ใบรับรองวิทยานิพนธ์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ)

ปริญญา

เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ — **สาขา**

เศรษฐศาสตร์ ศรีราชา — **คณะ**

เรื่อง ผลกระทบของนโยบายรถยนต์คันแรกที่มีต่อเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือนผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี

The Socio – Economic Impact of the First Automobile Policy on Purchased Households in Changwat Chon Buri

นามผู้วิจัย นางสาวจงจิต ลิอ่อนรัมย์

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(รองศาสตราจารย์สมศักดิ์ เพรียบพร้อม, Ph.D.)

ประธานสาขาวิชา

(อาจารย์พิษณุวัฒน์ ทวีวัฒน์, D.A.)

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์รับรองแล้ว

(รองศาสตราจารย์กัญจนา ธีระกุล, D.Agr.)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่ ..... **เดือน** ..... **พ.ศ.** .....

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

ผลกระทบของนโยบายรถยนต์คันแรกที่มีต่อเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี

The Socio - Economic Impact of the First Automobile Policy on Purchased Households in Changwat Chon Buri

โดย

นางสาวจงจิต ลิอ่อนรัมย์

เสนอ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
เพื่อความสมบูรณ์แห่งปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ)
พ.ศ. 2557

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

จงจิต ลิอ่อนรัมย์ 2557: ผลกระทบของนโยบายรถยนต์คันแรกที่มีต่อเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือนผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ) สาขาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ ศรีราชา อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: รองศาสตราจารย์สมศักดิ์ เพรียบพร้อม, Ph.D. 210 หน้า

งานวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาได้มาโดยการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) จำนวน 320 ตัวอย่างจากผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลได้แก่แบบสอบถาม การวิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป เพื่อวิเคราะห์หาค่าการแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ทดสอบความแตกต่างโดยการหาค่า t – test /F – test ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ซึ่งผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้

ผลการประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี พบว่า ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาครั้งนี้มีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์เพิ่มขึ้นเฉลี่ยต่อเดือน 13,731.30 บาท โดยส่วนมากจะเป็นค่างวดรถยนต์ และยังพบว่ามีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าอาหารและเครื่องดื่มทั้งในและนอกบ้านเพิ่มขึ้นในระดับปานกลาง และด้านค่าที่พักอาศัย ค่าสาธารณูปโภค ค่าเครื่องแต่งกาย ค่าใช้จ่ายภายในบ้านและของใช้ที่หมดไป และค่าใช้จ่ายทางการศึกษาเพิ่มขึ้นในระดับน้อย และนอกจากนั้นยังพบว่าผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีความสัมพันธ์กันระหว่างสมาชิกในครัวเรือนในทางบวกหรือในทางที่ดีขึ้นกว่าเดิมจากการซื้อรถยนต์ภายใต้นโยบายรถยนต์คันแรก

_____ _____ ___ / ___ / ___

ลายมือชื่อนิสิต **ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก**

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

Jongjit Lionram 2014: The Socio - Economic Impact of the First Automobile Policy on Purchased Households in Changwat Chon Buri. Master of Economics (Business Economics), Major Field: Business Economics, Faculty of Economics at Sriracha. Thesis Advisor: Assuciate Professor Somsak Priebprom, Ph.D. 210 pages.

The major objective of this study was to investigate the impact of the first automobile policy of the government on socio – economic of purchased households in Changwat Chon Buri. The primary data used in the study was from an interview of 320 samples of the first automobile purchasers chosen purposively in Changwat Chon Buri. The basic statistic method used for analyzing data were frequency distribution, percentage, mean, Chi – Square test and t – test/F – test to achieve the study objectives.

The study results indicated that the first automobile policy of the government had caused the automobile expenses of the household purchasers increased to 13,731.30 Baht a month. The major item of these automobile expenses was the installment of their car loan. The first automobile policy also caused the household expenditures on food and beverage increased moderately , while the household expenditures for housing , utilities , clothes and education increased slightly. Moreover, it was found that relationship among members in the family of the automobile purchasers was positively and better after buying their car under the first car policy of the government.

_____ _____ ___ / ___ / ___

Student's signature Thesis Advisor's signature

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ รศ.ดร. สมศักดิ์ เพรียบพร้อม ประธานกรรมการที่ปรึกษาเป็นอย่างสูง ที่กรุณาให้คำปรึกษา คำแนะนำ ข้อเสนอแนะ และแก้ไขข้อบกพร่องของวิทยานิพนธ์มาโดยตลอด

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ ประชาชนผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูลเป็นอย่างดี และพี่ๆ เพื่อนๆ น้องๆ นิสิตปริญญาโท คณะเศรษฐศาสตร์ ศรีราชา ที่ช่วยทำช่วยแจกแบบสอบถาม

ผู้วิจัยของกราบขอบพระคุณบิดา มารดา ผศ. ผานิตย์ ถิรพลงาม นางสาวธัญพัทธ์ วัฒนจิรพันธุ์ (พี่หน่อย) ที่ให้กำลังใจ ให้การดูแล ให้ความช่วยเหลือ และสนับสนุนในทุกๆเรื่องมาโดยตลอด

จงจิต ลิอ่อนรัมย์
เมษายน 2557

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญ

	หน้า
สารบัญตาราง	(3)
สารบัญภาพ	(15)
บทที่ 1 บทนำ	1
ความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	5
ขอบเขตการวิจัย	5
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	6
วิธีการวิจัย	7
นิยามศัพท์	15
บทที่ 2 การตรวจเอกสาร	17
แนวคิดและทฤษฎีที่ใช้ในการวิจัย	17
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	22
สมมติฐานในการวิจัย	26
กรอบแนวคิดในการวิจัย	27
บทที่ 3 ข้อมูลทั่วไป	28
ข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายรถยนต์คันแรก	28
ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดชลบุรี	39
บทที่ 4 ผลการศึกษา	50
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป สภาพเศรษฐกิจ สังคม และพฤติกรรมการซื้อรถยนต์	50
ส่วนที่ 2 ทัศนคติที่มีต่อนโยบายรถยนต์คันแรกของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก ปี พ.ศ. 2556	79
ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการซื้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	82
ส่วนที่ 4 ประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	177
บทที่ 5 อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ	194
สรุปผลการวิจัย	194
ข้อเสนอแนะ	196
ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป	199

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
เอกสารและสิ่งอ้างอิง	200
ภาคผนวก	203
ประวัติการศึกษาและการทำงาน	210

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	จังหวัดที่มีผู้มาขอใช้สิทธิ์มากที่สุด 10 อันดับแรก	2
2	จำนวนและร้อยละของยอดขายในแต่ละเดือน ในปี พ.ศ. 2554 – 2555	3
3	ร้อยละของผลดีและผลเสียของนโยบายรถยนต์คันแรก	4
4	คำถาม 7 ประการ หรือ 7Os เกี่ยวกับพฤติกรรมผู้บริโภค	21
5	ประชากรจากการทะเบียน จำแนกตามเพศ จังหวัดชลบุรี ปี พ.ศ. 2546 – 2555	43
6	ประชากรในจังหวัดชลบุรี จำแนกตามอายุ ปี พ.ศ. 2550 – 2554	44
7	ระดับการศึกษาของประชากรในจังหวัดชลบุรี ปี พ.ศ. 2551 – 2555	45
8	อาชีพของประชากรในจังหวัดชลบุรี ปี พ.ศ. 2551 – 2555	46
9	รายได้และค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือนของประชากร ในจังหวัดชลบุรี ปี พ.ศ. 2537 – 2554	47
10	จำนวนหนี้สินต่อครัวเรือนของประชากรในจังหวัดชลบุรี ในปี พ.ศ. 2550 – 2554	48
11	สถิติการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ ในปี พ.ศ. 2546 – 2556	49
12	จำนวนและร้อยละจำแนกตามเพศของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	50
13	จำนวนและร้อยละจำแนกตามอายุของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	51
14	จำนวนและร้อยละของสถานะสมรสของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	51

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
15	จำนวนและร้อยละของระดับการศึกษาของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	51
16	จำนวนและร้อยละของอาชีพของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	52
17	จำนวนและร้อยละของรายได้หลักของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	53
18	จำนวนและร้อยละของรายได้หลักคู่สมรสของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	53
19	จำนวนและร้อยละจำแนกตามรายได้อื่นๆของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	54
20	รายได้ทั้งหมดของครัวเรือนผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	54
21	จำนวนและร้อยละจำแนกตามค่าใช้จ่ายของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	55
22	จำนวนและร้อยละจำแนกตามค่างวดรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	56
23	จำนวนและร้อยละจำแนกตามค่าเช่าที่จอดรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	56
24	จำนวนและร้อยละจำแนกตามค่าน้ำมันรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	57
25	จำนวนและร้อยละจำแนกตามค่าบำรุงรักษารถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	58
26	จำนวนและร้อยละจำแนกตามค่าทางด่วนของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	58
27	จำนวนและร้อยละจำแนกตามค่าล้างรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	59

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
28	จำนวนและร้อยละจำแนกตามค่าต่อทะเบียนรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	59
29	จำนวนและร้อยละของค่าต่อทะเบียนรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	59
30	จำนวนและร้อยละจำแนกตามค่าใช้จ่ายอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	60
31	ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ต่อเดือนของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	60
32	ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์เฉลี่ต่อเดือนของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในด้านต่างๆ	61
33	เปรียบเทียบรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือน รายได้หลัก และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ต่อเดือนของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	62
34	เปรียบเทียบรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือน รายได้หลัก และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ต่อเดือนของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก แบ่งตามช่วงของรายได้รวม	62
35	จำนวนและร้อยละจำแนกตามจำนวนสมาชิกในครอบครัวของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	64
36	จำนวนและร้อยละจำแนกตามจำนวนสมาชิกที่กำลังเรียนหนังสือของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	64
37	จำนวนและร้อยละจำแนกตามจำนวนสมาชิกที่ทำงานของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	65

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
38	จำนวนและร้อยละของจำนวนสมาชิกที่ไม่ได้ทำงานของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	65
39	จำนวนและร้อยละจำแนกตามจำนวนบุคคลที่ต้องส่งเสียเลี้ยงดูของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	66
40	จำนวนและร้อยละจำแนกตามภูมิลำเนาเดิมของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	66
41	จำนวนและร้อยละจำแนกตามสาเหตุการย้ายถิ่นฐานของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	66
42	ยี่ห้อและรุ่นของรถยนต์จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	67
43	รุ่นย่อยรถยนต์จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	69
44	ขนาดเครื่องยนต์ของรถยนต์จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	69
45	สีรถยนต์จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	70
46	ราคารถยนต์จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	70
47	วิธีการซื้อรถยนต์จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	71
48	จำนวนเงินดาวน์รถยนต์จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	71

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
49	แหล่งที่มาของเงินดาวน์จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	72
50	ระยะเวลาในการผ่อนชำระค่างวดรถยนต์จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	72
51	แหล่งที่มาของเงินผ่อนชำระต่อเดือนจำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	73
52	จำนวนเงินที่ใช้ซื้อรถยนต์ที่เป็นของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกเองจำแนกตามประเภทรถยนต์	74
53	จำนวนเงินที่กู้จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	75
54	แหล่งที่มาของเงินกู้จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	75
55	เงินกู้ที่มาจากลิสซิ่งจำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	76
56	เงินกู้ที่มาจากธนาคารจำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	76
57	อัตราดอกเบี้ยเงินกู้จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิรถยนต์คันแรก	77
58	ระยะเวลาในการผ่อนชำระเงินกู้จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	78
59	ประโยชน์ที่แท้จริงจากรถยนต์จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	78

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
60	จำนวนและร้อยละจำแนกตามบุคคลที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจซื้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	78
61	จำนวนและร้อยละจำแนกตามข้อดีของนโยบายรถยนต์คันแรก	80
62	จำนวนและร้อยละจำแนกตามข้อเสียของนโยบายรถยนต์คันแรก	81
63	ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับยี่ห้อรถยนต์	84
64	ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับยี่ห้อรถยนต์	85
65	ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับยี่ห้อรถยนต์	86
66	ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับยี่ห้อรถยนต์	87
67	ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับยี่ห้อรถยนต์	88
68	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับยี่ห้อรถยนต์	89
69	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับยี่ห้อรถยนต์	90
70	ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับรุ่นรถยนต์	92
71	ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับรุ่นรถยนต์	94
72	ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับรุ่นรถยนต์	96
73	ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับรุ่นรถยนต์	98
74	ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรุ่นรถยนต์	100
75	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับรุ่นรถยนต์	102

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
76	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับรุ่นรถยนต์	104
77	ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับรุ่นย่อยรถยนต์	106
78	ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับรุ่นย่อยรถยนต์	107
79	ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับรุ่นย่อยรถยนต์	107
80	ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับรุ่นย่อยรถยนต์	108
81	ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรุ่นย่อยรถยนต์	109
82	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับรุ่นย่อยรถยนต์	109
83	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับรุ่นย่อยรถยนต์	110
84	ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับประเภทรถยนต์	111
85	ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับประเภทรถยนต์	111
86	ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับประเภทรถยนต์	112
87	ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับประเภทรถยนต์	112
88	ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับประเภทรถยนต์	113
89	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับประเภทรถยนต์	114
90	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับประเภทรถยนต์	114
91	ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับขนาดเครื่องยนต์	115

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
92	ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับขนาดเครื่องยนต์	116
93	ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับขนาดเครื่องยนต์	117
94	ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับขนาดเครื่องยนต์	117
95	ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับขนาดเครื่องยนต์	118
96	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับขนาดเครื่องยนต์	119
97	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับขนาดเครื่องยนต์	119
98	ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับสีรถยนต์	120
99	ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับสีรถยนต์	121
100	ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับสีรถยนต์	122
101	ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับสีรถยนต์	123
102	ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับสีรถยนต์	124
103	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับสีรถยนต์	125
104	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับสีรถยนต์	126
105	ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับราคารถยนต์	127
106	ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับราคารถยนต์	128
107	ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับราคารถยนต์	128

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
108	ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับราคารถยนต์	129
109	ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับราคารถยนต์	130
110	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับราคารถยนต์	130
111	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับราคารถยนต์	131
112	ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับวิธีการซื้อรถยนต์	132
113	ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับวิธีการซื้อรถยนต์	132
114	ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับวิธีการซื้อรถยนต์	133
115	ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับวิธีการซื้อรถยนต์	133
116	ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับวิธีการซื้อรถยนต์	134
117	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับวิธีการซื้อรถยนต์	135
118	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับวิธีการซื้อรถยนต์	135
119	ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับจำนวนเงินดาวน์รถยนต์	136
120	ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับจำนวนเงินดาวน์รถยนต์	137
121	ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับจำนวนเงินดาวน์รถยนต์	138
122	ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับจำนวนเงินดาวน์รถยนต์	139
123	ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับจำนวนเงินดาวน์รถยนต์	140

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
124	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับจำนวนเงินดาวน์รถยนต์	141
125	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับจำนวนเงินดาวน์รถยนต์	142
126	ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับแหล่งเงินกู้	143
127	ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับแหล่งเงินกู้	144
128	ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับแหล่งเงินกู้	145
129	ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับแหล่งเงินกู้	146
130	ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับแหล่งเงินกู้	147
131	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับแหล่งเงินกู้	148
132	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับแหล่งเงินกู้	149
133	ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง	150
134	ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง	152
135	ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง	153
136	ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง	154
137	ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง	155
138	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง	156
139	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง	157

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
140	ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับแหล่งเงินกู้จากธนาคาร	159
141	ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับแหล่งเงินกู้จากธนาคาร	160
142	ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับแหล่งเงินกู้จากธนาคาร	161
143	ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับแหล่งเงินกู้จากธนาคาร	162
144	ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับแหล่งเงินกู้จากธนาคาร	163
145	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับแหล่งเงินกู้จากธนาคาร	164
146	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับแหล่งเงินกู้จากธนาคาร	165
147	ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับอัตราดอกเบี้ย	167
148	ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับอัตราดอกเบี้ย	168
149	ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับอัตราดอกเบี้ย	169
150	ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับอัตราดอกเบี้ย	170
151	ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับอัตราดอกเบี้ย	171
152	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับอัตราดอกเบี้ย	172
153	ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับอัตราดอกเบี้ย	173
154	สรุปความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการซื้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก	175

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
155	ประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม	182
156	ผลการทดสอบเพื่อเปรียบเทียบผลกระทบด้านค่าอาหารและเครื่องดื่มจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล	187
157	ผลการทดสอบเพื่อเปรียบเทียบผลกระทบด้านค่าที่พักอาศัยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล	187
158	ผลการทดสอบเพื่อเปรียบเทียบผลกระทบด้านค่าสาธารณูปโภคจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล	188
159	ผลการทดสอบเพื่อเปรียบเทียบผลกระทบด้านค่าเครื่องแต่งกายจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล	188
160	ผลการทดสอบเพื่อเปรียบเทียบผลกระทบด้านค่าใช้จ่ายภายในบ้านและของใช้ที่หมดไปจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล	189
161	ผลการทดสอบเพื่อเปรียบเทียบผลกระทบด้านค่าใช้จ่ายทางการศึกษาจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล	190
162	ผลการทดสอบเพื่อเปรียบเทียบผลกระทบด้านความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกในครอบครัวจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล	190
163	สรุปการทดสอบความแตกต่างระหว่างผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมในแต่ละด้านกับปัจจัยส่วนบุคคล	192

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1	การวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม	15
2	กรอบแนวคิดในการวิจัย	27

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

นโยบายรถยนต์คันแรก เป็นนโยบายที่ประกาศใช้เมื่อวันที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2554 โดยวัตถุประสงค์ของนโยบายนั้นก็เพื่อสนับสนุนให้ประชาชนที่ยังไม่เคยมีรถยนต์เป็นของตนเองสามารถซื้อรถยนต์คันแรกได้ ซึ่งรัฐบาลหวังว่าจะทำให้ประชาชนกลุ่มดังกล่าวนั้นมีชีวิตความเป็นอยู่ที่สะดวกสบายขึ้น โดยมีเงื่อนไขในการขอใช้สิทธิ์ คือ ผู้ที่ใช้สิทธิ์ได้จะต้องเป็นผู้ที่ไม่เคยมีหรือซื้อรถยนต์มาก่อน (ซื้อในชื่อของตัวเอง) ต้องเป็นรถยนต์ที่ซื้อตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2554 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ราคารถยนต์ขายปลีกจะต้องไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน ถ้าเป็นรถเก๋งจะจำกัดขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร และรถยนต์กระบะ (Pick up) /รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Double Cab) จะไม่จำกัดขนาดเครื่องยนต์ เป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศ ไม่รวมถึงรถยนต์ที่ประกอบจากชิ้นส่วนนำเข้าใช้แล้วจากต่างประเทศ (รถยนต์จดประกอบ) การคืนภาษีจะคืนเงินเท่ากับค่าภาษีตามที่จ่ายจริง แต่จะจ่ายคืนไม่เกิน 100,000 บาท/คัน ผู้ซื้อต้องมีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป ต้องครอบครองรถยนต์ไม่น้อยกว่า 5 ปี การคืนเงินจะคืนให้เมื่อครอบครองรถยนต์ 1 ปีไปแล้ว (เริ่มจ่ายคืนให้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2555 เป็นต้นไป) สำหรับผู้ใช้สิทธิ์ที่ไม่สามารถครอบครองรถยนต์ได้ครบ 5 ปี จะไม่ได้รับคืนเงินภาษี แต่ถ้ารับเงินไปแล้วไม่สามารถครอบครองรถยนต์ได้ ครบ 5 ปี กรมสรรพาสามิตจะเรียกเก็บเงินคืนจากประชาชนคนดังกล่าวคืนรวมอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 15 ต่อปี

รถยนต์เป็นสินค้าที่มีความคงทน สามารถใช้งานได้หลายปี ถึงแม้จะมีราคาที่ค่อนข้างสูง แต่ประชาชนก็จำเป็นต้องใช้ ดังนั้น เมื่อรัฐบาลประกาศใช้นโยบายรถยนต์คันแรก โดยการคืนภาษีรถยนต์ที่ต้องจ่ายคืนให้กับประชาชน ทำให้ประชาชนมองว่าราคารถยนต์ถูกลง ประชาชนจึงออกมาใช้สิทธิ์เป็นจำนวนมาก โดยทั่วประเทศไทยมียอดการขอใช้สิทธิ์จำนวน 1,256,294 คน (กรมสรรพสามิต ปี พ.ศ. 2555) โดยสามารถแยกเป็นรายจังหวัด 10 จังหวัดแรก ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ชลบุรี สมุทรปราการ ปทุมธานี เชียงใหม่ นครราชสีมา นนทบุรี ขอนแก่น สงขลา และระยอง (ตารางที่ 1)

ในส่วนของผู้ประกอบการรถยนต์ มียอดขายแบ่งตามประเภทรถยนต์ ได้แก่ รถเก๋งมียอดขายเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2555 ซึ่งสูงขึ้นจากปีที่ผ่านมาเป็นจำนวน 312,019 คัน คิดเป็นร้อยละ 86.57 และรถกระบะมียอดขายเพิ่มขึ้น ในปี พ.ศ. 2555 สูงขึ้นจากปีที่ผ่านมาเป็นจำนวน 300,440 คัน คิดเป็นร้อยละ 82.17 (ตารางที่ 2)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 1 จังหวัดที่มีผู้มาขอใช้สิทธิ์มากที่สุด 10 อันดับแรก

จังหวัด	จำนวนรถยนต์ (คัน)	เงินที่ขอคืน (ล้านบาท)
1.กรุงเทพมหานคร	245,000	20,200
2.ชลบุรี	56,800	4,032
3.สมุทรปราการ	48,400	3,543
4.ปทุมธานี	40,200	3,017
5.เชียงใหม่	39,700	3,015
6.นครราชสีมา	38,800	2,706
7.นนทบุรี	33,400	2,740
8.ขอนแก่น	30,300	2,089
9.สงขลา	27,300	2,160
10.ระยอง	27,300	1,935
รวม	**587,200**	**45,437**

ที่มา: กรมสรรพสามิต (2555)

ในส่วนของการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน ศูนย์สำรวจความคิดเห็นนิด้าโพล ก็ได้ทำการสำรวจความคิดเห็นประชาชนทั่วประเทศ จำนวน 1,248 หน่วยตัวอย่าง กระจายทุกภูมิภาค ทุกระดับการศึกษา และกลุ่มอาชีพ เกี่ยวกับนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาล จากการสำรวจพบว่า ประชาชน ร้อยละ 71.39 เห็นด้วยกับนโยบายดังกล่าว เพราะเป็นการคือภาษีให้กับประชาชน ไม่ต้องซื้อรถยนต์ในราคาแพง และเป็นแรงจูงใจในการซื้อรถยนต์ ขณะที่ร้อยละ 24.44 ไม่เห็นด้วย เพราะทำให้การจราจรติดขัดเพิ่มมากขึ้น เป็นการสร้างหนี้ให้กับประชาชน และรัฐบาลต้องนำเงินส่วนหนึ่งมาชดเชยให้กับค่าภาษี

นอกจากนั้นศูนย์สำรวจความคิดเห็นนิด้าโพล ยังสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลดีและผลเสียต่อประเทศของนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกอีกด้วย จากการสำรวจ พบว่า ประชาชน ร้อยละ 50.80 ระบุว่า ส่งผลเสียต่อประเทศ และร้อยละ 49.20 มองว่าส่งผลดีต่อประเทศ โดยในจำนวนประชาชนที่เห็นว่ามีผลเสียต่อประเทศนั้น ร้อยละ 73.50 ระบุว่าเป็นการเพิ่มปัญหาการจราจร/รถติด รองลงมา ร้อยละ 42.50 เป็นการเพิ่มมลพิษให้กับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น และร้อยละ 33.20 เป็นการส่งเสริมให้ประชาชนเป็นหนี้เพิ่มขึ้น ส่วนในจำนวนประชาชนที่มองว่ามีผลดี ร้อยละ 78.50 ระบุว่าเป็นการขยายโอกาสให้กับผู้ที่ต้องการเป็นเจ้าของรถยนต์ รองลงมา ร้อยละ 20.20 เป็นการเพิ่มขยายการลงทุนด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ (ตารางที่ 3)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของยอดขายในแต่ละเดือน ในปี พ.ศ. 2554 – 2555

เดือน	รถเก๋ง (คัน)		รถกระบะ (คัน)		อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละต่อปี)	
	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2554	ปี 2555	รถเก๋ง	รถกระบะ
มกราคม	33,506	28,700	31,638	42,801	-14.34	35.28
กุมภาพันธ์	31,008	33,038	37,702	51,335	6.55	36.16
มีนาคม	41,692	40,760	44,106	61,737	-2.24	39.97
เมษายน	30,953	38,656	31,272	42,163	24.89	34.83
พฤษภาคม	23,576	55,983	27,535	52,155	137.46	89.41
มิถุนายน	32,775	60,373	32,584	55,102	84.20	69.11
กรกฎาคม	32,277	64,430	35,028	58,868	99.62	68.06
สิงหาคม	35,545	61,044	37,309	60,389	71.74	61.86
กันยายน	40,685	68,282	40,087	56,282	67.83	40.40
ตุลาคม	19,852	72,211	18,861	61,361	263.75	225.33
พฤศจิกายน	12,746	77,743	8,431	60,805	509.94	621.21
ธันวาคม	25,826	71,240	21,083	63,078	175.85	199.19
ยอดรวม	**360,441**	**672,460**	**365,636**	**666,076**	**86.57**	**82.17**

ที่มา: บริษัทโตโยต้า (2555)

จังหวัดชลบุรีเป็นจังหวัดที่มีผู้ขอใช้สิทธิ์เป็นจำนวน 56,800 คน ซึ่งมากเป็นลำดับที่ 2 รองจากกรุงเทพมหานคร (ตารางที่ 1) และจังหวัดชลบุรียังเป็นฐานการผลิตรถยนต์แห่งหนึ่งของประเทศ มีโรงงานอุตสาหกรรรมรถยนต์ และโรงงานอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์หลายโรงงาน อาทิเช่น บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด บริษัทในเครือของไทยซัมมิท เช่น บริษัท ไทยซัมมิท ฮาเนส บริษัท ไทยซัมมิท แหลมฉบัง โอโตพาร์ท จำกัด และบริษัทในเครือของบริษัทซัมมิท เช่น บริษัท ซัมมิท แหลมฉบัง โอโต บอดี้ เวิร์ค จำกัด บริษัท ซัมมิท คูราตะ แมนูแฟคเจอริ่ง จำกัด เป็นต้น มีการผลิตสินค้าออกจำหน่ายทั้งในไทยและต่างประเทศ โดยมีท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกที่มีขนาดใหญ่และมีประสิทธิภาพมากที่สุดในประเทศไทย โดยสามารถรองรับการขนาดของเรือที่เข้าเทียบท่าได้มากถึง 83,000 dwt.(deadweight tonnage) ท่าเรือแหลมฉบังจะทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งและกระจายสินค้าไปทั่วโลก ด้านการขนส่งทางเรือนั้น มีข้อดีคือสามารถขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมากและขนส่งได้ในปริมาณที่มาก โดยที่ประเทศไทยมีการค้าระหว่างประเทศโดยทางเรือ คิดเป็นมูลค่าการขนส่ง(GDP ภาคการขนส่งทางเรือ) เท่ากับ 115,124 ล้านบาท (กระทรวงคมนาคม ข้อมูลปี พ.ศ. 2554)

ในส่วนของประชากรนั้น จังหวัดชลบุรีมีประชากรทั้งหมดจำนวน 1,364,002 คน (สำนักงานสถิติแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2555) มีประชากรผู้มีงานทำร้อยละ 74.26 ต่อผู้ทำงานทั้งหมดในระบบและมีประชากรอพยพย้ายถิ่นมาจากจังหวัดอื่นเพื่อมาประกอบอาชีพเป็นจำนวนมาก คิดเป็นร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

35.28 ของสาเหตุการย้ายถิ่นฐานเข้ามาอาศัยในจังหวัดชลบุรี โดยมีปัจจัยในการดำรงชีวิตสำคัญ คือ รถยนต์ เพื่อใช้ในการเดินทางและการประกอบอาชีพ ประกอบกับรัฐบาลประกาศใช้นโยบายรถคันแรก เพื่อให้ประชาชนที่ประสงค์จะมีรถได้ตัดสินใจเข้าร่วมโครงการ เพราะบุคคลเหล่านี้เป็นผู้ที่มีศักยภาพทางด้านการเงินที่สถาบันการเงินประเมินและอนุมัติในการเช่าซื้อรถยนต์ เพราะเป็นผู้ที่มีเงินเดือนประจำและรายได้สม่ำเสมอ โดยผู้ที่ทำงานในจังหวัดชลบุรีมีรายได้เฉลี่ย 23,007 บาทต่อเดือน (สำนักงานสถิติแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2554)

นโยบายรถยนต์คันแรก ได้สิ้นสุดลงไปแล้ว แต่ยังไม่มีผู้ศึกษาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือนผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้จึงจำเป็นที่จะต้องศึกษาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือนผู้ใช้สิทธิ์รถคันแรกในจังหวัดชลบุรี โดยจะทำการศึกษาในเรื่องข้อมูลพื้นฐานส่วนบุคคลของผู้ใช้สิทธิ์รถคันแรก อันได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้หลัก รายได้หลักของคู่สมรส รายได้อื่นๆ ค่าใช้จ่ายหลัก ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ และสภาพเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน ศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการซื้อรถยนต์ ประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจของครัวเรือนหลังเข้าร่วมโครงการของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก ได้แก่ รายได้ ค่าใช้จ่ายที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าอาหารและเครื่องดื่มทั้งในและนอกบ้าน ค่าที่พักอาศัย ค่าสาธารณูปโภค ค่าเครื่องแต่งกาย ค่าใช้จ่ายภายในบ้านและของใช้ที่หมดไป ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสุขภาพ ค่าสันทนาการและสังคม ค่าของขวัญและการกุศล ค่าใช้จ่ายทางการศึกษา และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับธนาคาร และประเมินผลกระทบทางด้านสังคมของครัวเรือนหลังเข้าร่วมโครงการของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก ได้แก่ ความสะดวกในการเดินทาง การเปลี่ยนแปลงจำนวนหรือเวลาในการทำงานเพื่อหารายได้ ความเครียด ความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกในครอบครัว การพบปะสังสรรค์/เที่ยวกับเพื่อนร่วมงาน และความขัดแย้งกับเพื่อนบ้านเรื่องที่จอดรถยนต์ รวมถึงทัศนคติที่มีต่อนโยบายรถยนต์คันแรก

ตารางที่ 3 ร้อยละของผลดีและผลเสียของนโยบายรถยนต์คันแรก

รายการ	ร้อยละ
ผลเสีย	**50.80**
ปัญหาจราจร/รถติด	73.50
ปัญหาสิ่งแวดล้อมมลพิษเพิ่มมากขึ้น	42.50
เป็นการส่งเสริมให้ประชาชนเป็นหนี้เพิ่มขึ้น	33.20
การใช้พลังงานเชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้น	28.00
เป็นการสูญเสียรายได้ของประเทศ	18.50
อื่นๆ ปัญหาการโจรกรรมเพิ่มขึ้น/อุบัติเหตุเพิ่มขึ้น	2.30

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 3 (ต่อ)

รายการ	ร้อยละ
ผลดี	**49.20**
ขยายโอกาสให้กับผู้ที่ต้องการเป็นเจ้าของรถยนต์	78.50
ขยายการลงทุนด้านอุตสาหกรรมรถยนต์	20.20
เพิ่มการจ้างงานมากขึ้นเนื่องจากมีการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์	15.40
เป็นการส่งเสริมให้ประชาชนใช้รถยนต์แบบประหยัดพลังงาน	11.20
ช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน	4.10

ที่มา: นิด้าโพล (123/2555 เรื่องนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก)

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคล พฤติกรรมการซื้อรถยนต์และทัศนคติที่มีต่อนโยบายรถยนต์คันแรกของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี

2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการซื้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี

3. เพื่อประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือนผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี

ขอบเขตการวิจัย

ขอบเขตของเนื้อหา

ในการศึกษาผลกระทบของนโยบายรถยนต์คันแรกที่มีต่อเศรษฐกิจและสังคมของผู้ใช้สิทธิ์รถคันแรกในเขตจังหวัดชลบุรี มีเนื้อหาครอบคลุมพฤติกรรมการเลือกซื้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์ ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมหลังจากมีนโยบายรถคันแรกในเขตจังหวัดชลบุรี โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ ซึ่งการศึกษาพฤติกรรมการเลือกซื้อจะศึกษาด้านข้อมูลทั่วไปของผู้ซื้อ ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้หลักต่อเดือน (รายได้ที่เป็นรายได้ประจำ เช่น เงินเดือน) รายได้อื่นๆต่อเดือน (รายได้ที่นอกเหนือจากการประกอบอาชีพหลัก เช่น หลังจากเลิกงานประจำ ก็จะขายเสื้อผ้าตามตลาดนัดตอนเย็น รายได้ในส่วนนี้จะถือเป็นรายได้อื่นๆ) ค่าใช้จ่ายหลักต่อเดือน (ค่าใช้จ่ายที่ครัวเรือนใช้จ่ายประจำทุกเดือนก่อนที่จะซื้อรถยนต์) และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์หลังจากที่ซื้อรถยนต์ ในด้านค่างวดรถยนต์ต่อเดือน (กรณีที่ซื้อรถยนต์เป็นเงินผ่อน) ค่าเช่าที่จอดรถยนต์ต่อเดือน ค่าน้ำมันรถยนต์ต่อเดือน ค่าบำรุงรักษารถยนต์ต่อปี ค่าทางด่วนต่อเดือน ค่าล้างรถยนต์ต่อเดือน ค่าต่อทะเบียนต่อปี ค่าประกันภัยต่อปี

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

และค่าใช้จ่ายอื่นๆที่นอกจากที่กล่าวมาแล้วที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ต่อปี ด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับรถยนต์ที่ซื้อ ได้แก่ ยี่ห้อรถยนต์ ประเภทรถยนต์ ขนาดเครื่องยนต์ สีของรถยนต์ ราคารถยนต์ วิธีการซื้อ จำนวนเงินดาวน์ (กรณีที่ซื้อด้วยวิธีการผ่อนชำระ) ระยะเวลาการผ่อนชำระค่างวดรถยนต์ จำนวนเงินที่กู้ แหล่งเงินกู้ ประโยชน์ที่แท้จริงจากการใช้รถยนต์ และบุคคลที่มีอิทธิพลต่อการซื้อรถยนต์

ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ส่วนแรกจะเป็นข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ รายได้ (เป็นรายได้ที่ได้มาจากการใช้รถยนต์ในประกอบอาชีพเพื่อหารายได้เพิ่ม) ค่าใช้จ่าย (เป็นค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์) ได้แก่ ค่าอาหารและเครื่องดื่มทั้งในและนอกบ้าน ค่าที่พักอาศัย เช่น เช่าบ้าน/ห้อง ค่าสาธารณูปโภค เช่น ค่าน้ำ ค่าไฟ ค่าโทรศัพท์ ค่าเครื่องแต่งกาย เช่น ค่าเสื้อผ้า ค่าซักรีด ค่าใช้จ่ายภายในบ้านและของใช้ที่หมดไป เช่น สบู่ ยาสีฟัน อุปกรณ์ทำความสะอาด อุปกรณ์ทำครัว ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสุขภาพ เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าตรวจร่างกาย ค่าทำฟัน ค่าสันทนาการและสังคม เช่น ค่าเครื่องดื่ม ค่าเล่นกีฬา ค่าหนังสืออ่านเล่น ค่านิตยสาร ค่าเที่ยว ค่าของขวัญและการกุศล ค่าใช้จ่ายทางการศึกษา (ของทุกคนในบ้าน) เช่น ค่าหน่วยกิต ค่าหนังสือ ค่าอุปกรณ์การเรียน และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับธนาคาร เช่น ค่าธรรมเนียม ค่าบริการ ATM
ส่วนที่ 2 จะเป็นข้อมูลทางด้านสังคม ได้แก่ ความสะดวกในการเดินทาง การเปลี่ยนแปลงจำนวนหรือเวลาในการทำงานเพื่อหารายได้ ความเครียด ความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกในครอบครัว การพบปะสังสรรค์/เที่ยวกับเพื่อนร่วมงาน และความขัดแย้งกับเพื่อนบ้านเรื่องที่จอดรถยนต์

ขอบเขตของพื้นที่

การรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิเพื่อใช้ในการศึกษาครั้งนี้จะทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่ยื่นคำขอใช้สิทธิ์รถคันแรกและได้รับรถยนต์แล้วในเขตจังหวัดชลบุรี

ขอบเขตของเวลา

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อใช้ในการบรรลุสู่วัตถุประสงค์ของการวิจัยครั้งนี้ จะใช้เวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิให้เสร็จสมบูรณ์ ทั้งสิ้น 4 เดือน คือตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2556 ถึง เดือนมีนาคม พ.ศ.2557 และระยะเวลาของผลกระทบหลังสิ้นสุดโครงการ 2 ปี

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ผู้ประกอบการธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในจังหวัดชลบุรี นำข้อมูลด้านพฤติกรรมการซื้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก มาเป็นข้อมูลพื้นฐานในการวางแผนการตลาด

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

2. รัฐบาล นำข้อมูลด้านผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือนผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกอันเนื่องมาจากการเข้าร่วมโครงการนโยบายรถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี มาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการหาแนวทางแก้ไขปัญหาต่างๆที่เกิดจากนโยบายรถยนต์คันแรก และกำหนดมาตรการใหม่ๆ เพื่อรองรับและลดผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

วิธีการวิจัย

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ประเภท

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (primary data) เป็นการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากผู้ที่ใช้สิทธิ์รถคันแรกในเขตจังหวัดชลบุรี โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรในการศึกษาครั้งนี้ คือ ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 56,800 คน ตามสูตรการคำนวณขนาดตัวอย่าง เมื่อต้องการศึกษาสัดส่วน ในกรณีที่ทราบจำนวนประชากร และยอมให้เกิดความคลาดเคลื่อนได้ร้อยละ 5 ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ของ Yamane (1973) ดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

โดยกำหนดให้

N = ขนาดประชากร 56,800 คน

e = ค่าความคลาดเคลื่อนสูงสุดที่ยอมให้เกิดขึ้น = 0.05

n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

$$n = \frac{56{,}800}{1 + 56{,}800(0.05)^2}$$

= 398 คน

จากการคำนวณได้ตัวอย่างจำนวน 398 ตัวอย่าง แต่เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความน่าเชื่อถือมากยิ่งขึ้นและง่ายต่อการคำนวณ จึงได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ตัวอย่าง

ผู้วิจัยได้ทำการคัดเลือกตัวอย่างด้วยการสุ่มแบบไม่ใช้ความน่าจะเป็น (non probability sampling) โดยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) (ศิริชัย,2550) โดย

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ใช้กระบวนการเพิ่มจำนวนตัวอย่างโดยวิธีการแนะนำต่อๆกัน (snowball) ให้ได้มาซึ่งจำนวนตัวอย่าง 400 คน เนื่องจากช่วงที่เก็บแบบสอบถาม (เดือนธันวาคม พ.ศ. 2556 – เดือนมีนาคม พ.ศ. 2557) เป็นช่วงที่กลุ่มตัวอย่างมีการกระจายตัวแล้ว คือไม่ทราบว่ากลุ่มตัวอย่างอยู่ที่ไหนบ้าง และในการเก็บตัวอย่างในการศึกษาในครั้งนี้ สามารถเก็บกลุ่มตัวอย่างได้ทั้งสิ้น 356 ตัวอย่าง แต่เนื่องจากมีแบบสอบที่ไม่สมบูรณ์ (คำถามบางคำถามผู้ตอบไม่ยินดีหรือประสงค์จะตอบ เช่น ค่าใช้จ่ายหลักต่อเดือน รายได้หลักต่อเดือน เป็นต้น) ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษาจึงเท่ากับ 320 ตัวอย่าง

เครื่องมือที่ใช้เก็บข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นโดยให้มีเนื้อหาครอบคลุมตามจุดมุ่งหมายของการวิจัย ซึ่งแบ่งแบบสอบถามเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 สอบถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล สภาพเศรษฐกิจ สภาพสังคมของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

ส่วนที่ 2 สอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการซื้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

ส่วนที่ 3 สอบถามเกี่ยวกับผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม อันเนื่องมาจากเข้าร่วมโครงการนโยบายรถยนต์คันแรกในเขตจังหวัดชลบุรี

ด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ 1. รายได้

2. ค่าใช้จ่าย

2.1 ค่าอาหารและเครื่องดื่ม

2.2 ค่าที่พักอาศัย

2.3 ค่าสาธารณูปโภค

2.4 ค่าเครื่องแต่งกาย

2.5 ค่าใช้จ่ายภายในบ้านและของใช้ที่หมดไป

2.6 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสุขภาพ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

2.7 ค่าสันทนาการและสังคม

2.8 ค่าของขวัญและการกุศล

2.9 ค่าใช้จ่ายทางการศึกษา

2.10 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับธนาคาร

ด้านสังคม ได้แก่ 1. เวลาในการเดินทาง

2. เวลาในการทำงาน

3. ความเครียด

4. เกิดช่องว่างระหว่างสมาชิกในครอบครัว

5. ความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงาน

6. ความขัดแย้งกับเพื่อนบ้าน

2. ข้อมูลทุติยภูมิ (secondary data) โดยทำการรวบรวมข้อมูลด้านขนาดประชากร รายได้ ค่าใช้จ่ายจากเว็ปไซต์สำนักงานสถิติแห่งชาติ จำนวนผู้ขอใช้สิทธิ์รถคันแรกในเขตจังหวัดชลบุรี จากกรมสรรพสามิตจังหวัดชลบุรี เอกสารอ้างอิงจากหนังสือและสื่อสิ่งพิมพ์ต่างๆ จากห้องสมุดมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และมหาวิทยาลัยต่างๆ รวมถึงเว็ปไซต์ต่างๆ เพื่อใช้ประโยชน์ในการวิจัย

การทดสอบเครื่องมือ

แบบสอบถามที่สร้างขึ้นผู้วิจัยได้ทำการทดสอบความเที่ยงตรง (validity) และความเชื่อถือได้ (reliability) เพื่อปรับปรุงแก้ไขให้เกิดความสมบูรณ์ของแบบสอบถามยิ่งขึ้น และในการทดสอบความเชื่อถือได้นั้น ได้ทำการทดสอบแบบสอบถาม โดยทดสอบกับประชาชนที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับประชากรที่จะศึกษาจริง ด้วยวิธีการวัดความสอดคล้องภายใน (internal – consistency reliability) ได้ค่าสัมประสิทธิ์ความน่าเชื่อถือของตัวแปร (alpha) เท่ากับ 0.85

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

1. จัดเรียงแบบสอบถามที่ได้รับกลับมาตามหมายเลขชุดเอกสารว่าครบถ้วนตามจำนวนหรือไม่

2. นำแบบสอบถามที่ได้รับกลับมาทำการตรวจสอบความครบถ้วนสมบูรณ์ของการตอบข้อมูลในแต่ละตอนของคำถามที่กำหนด

3. นำข้อมูลทั้งหมดมาทำการจัดระบบข้อมูลโดยใช้การบันทึกและประมวลผลของข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ เพื่อใช้คำนวณค่าสถิติต่าง ๆ ที่ใช้ในการวิจัย

4. วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล ประกอบด้วย

4.1 การวิเคราะห์สภาพเศรษฐกิจและสังคม และลักษณะส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน รายได้ครอบครัวเฉลี่ยต่อเดือน ค่าใช้จ่ายก่อนและหลังซื้อรถยนต์ โดยใช้วิธีการทางสถิติเบื้องต้น เช่น การแจกแจงความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage)

4.1.1 ค่าร้อยละ (Percentage) มีสูตรดังนี้

$$P = \frac{f}{N} \times 100$$

เมื่อ P แทน ค่าร้อยละ

f แทน ความถี่ที่ต้องการเปลี่ยนแปลงให้เป็นร้อยละ

N แทน ความถี่ทั้งหมดหรือจำนวนประชากร

4.2 การวิเคราะห์พฤติกรรมการเลือกซื้อรถยนต์ เช่น ยี่ห้อรถยนต์ ประเภทรถยนต์ เครื่องยนต์ สีรถยนต์ รูปแบบการซื้อ ระยะเวลาการผ่อนชำระ บริษัทที่ให้สินเชื่อ อัตราดอกเบี้ย จำนวนเงินที่ผ่อนต่อเดือน วัตถุประสงค์การซื้อ บุคคลมีมีอิทธิพลในการซื้อรถยนต์ โดยใช้วิธีการทางสถิติเบื้องต้น เช่น การแจกแจงความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) และค่าเฉลี่ย (Mean)

4.2.1 ค่าเฉลี่ย (Mean) มีสูตรดังนี้

$$\bar{X} = \frac{\sum fx}{n}$$

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เมื่อ $\bar{x}$ แทน ค่าเฉลี่ย (Mean)

$\sum fx$ แทน ผลรวมของคะแนนทั้งหมด

n แทน จำนวนกลุ่มตัวอย่าง

4.3 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการซื้อรถยนต์ โดยใช้ Chi – Square มีสูตรในการคำนวณดังนี้

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^{k}\left(\frac{(O_i - E_i)^2}{E_i}\right)$$

เมื่อ k แทน จำนวนกลุ่มตัวอย่าง

O_i แทน จำนวนความถี่ของกลุ่มที่ i ที่ได้จากการเก็บข้อมูล

E_i แทน จำนวนความถี่ของกลุ่มที่ i ที่ได้จากอัตราส่วนที่กำหนด

4.4 การประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยใช้วิธีการทางสถิติเบื้องต้น เช่น การแจกแจงความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (Weighted Average) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

4.4.1 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (Weighted Average) มีสูตรดังนี้

$$\bar{x}_w = \frac{\sum fw}{n}$$

เมื่อ $\bar{x}_w$ แทน ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (Weighted Average)

$\sum fw$ แทน ผลรวมของคะแนนถ่วงน้ำหนักทั้งหมด

n แทน จำนวนกลุ่มตัวอย่าง

4.4.2 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) มีสูตรดังนี้

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

$$S.D. = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^{n}(x_i - \bar{x})^2}{n-1}}$$

เมื่อ S.D. แทน ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

$\bar{x}$ แทน คะแนนเฉลี่ย

x_i แทน คะแนนลำดับที่ i

n แทน จำนวนกลุ่มตัวอย่าง

และในส่วนการวิเคราะห์ผลการประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ผู้วิจัยแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่หนึ่ง เป็นการประเมินภาพรวมของผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยผู้วิจัยได้กำหนดคำตอบแบบประมาณค่า (Rating Scale) แบ่งเป็น 7 ช่วง คือ

ระดับผลกระทบเพิ่มขึ้นมาก	มีค่า	3	คะแนน
ระดับผลกระทบเพิ่มขึ้นปานกลาง	มีค่า	2	คะแนน
ระดับผลกระทบเพิ่มขึ้นน้อย	มีค่า	1	คะแนน
ระดับผลกระทบเท่าเดิม	มีค่า	0	คะแนน
ระดับผลกระทบลดลงน้อย	มีค่า	- 1	คะแนน
ระดับผลกระทบลดลงปานกลาง	มีค่า	- 2	คะแนน
ระดับผลกระทบเพิ่มลดลงมาก	มีค่า	- 3	คะแนน

สำหรับการจัดระดับ ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม จะพิจารณาจากค่าเฉลี่ยซึ่งกำหนดไว้ 7 ระดับ คือ เพิ่มขึ้นมาก เพิ่มขึ้นปานกลาง เพิ่มขึ้นน้อย เท่าเดิม ลดลงน้อย ลดลงปานกลาง ลดลงน้อย โดยแบ่งช่วงระดับใช้วิธีการหาความกว้างของอันตรภาคชั้น ดังนี้

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

$$\text{อันตรภาคชั้น} = \frac{\text{พิสัย}}{\text{จำนวนชั้น}} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} = \frac{3-(-3)}{7}$$

$$= 0.856 \quad \text{ปัดเป็น} \quad 0.86$$

การจัดระดับคะแนน การประเมินผลกระทบทางด้านเศรษกิจและสังคม ของทุกด้าน จะพิจารณาจากคะแนนเฉลี่ย โดยกำหนดเกณฑ์ในการแจกแจงคะแนนแต่ละตัวชี้วัด ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย (-3.01) – (-2.15) ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมอยู่ในระดับลดลงมาก

คะแนนเฉลี่ย (-2.14) – (-1.29) ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมอยู่ในระดับลดลงปานกลาง

คะแนนเฉลี่ย (-1.28) – (-0.43) ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมอยู่ในระดับลดลงน้อย

คะแนนเฉลี่ย (-0.42) – (0.43) ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมอยู่ในระดับเท่าเดิม หรือไม่กระทบ

คะแนนเฉลี่ย (0.44) – (1.29) ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมอยู่ในระดับเพิ่มขึ้นน้อย

คะแนนเฉลี่ย (1.30) – (2.15) ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมอยู่ในระดับเพิ่มขึ้นปานกลาง

คะแนนเฉลี่ย (2.14) – (3.01) ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมอยู่ในระดับเพิ่มขึ้นมาก

ส่วนที่ 2 เป็นการนำข้อมูลผลกระทบจากส่วนที่ 1 มาเปรียบเทียบกันระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลของครัวเรือนผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกกับตัวชี้วัดของผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมเฉพาะตัวชี้วัดที่เกิดผลกระทบเท่านั้น โดยใช้ค่าสถิติ t – test หรือ F – Test ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ซึ่งมีสูตรในการคำนวณ ดังนี้

1. สูตรในการคำนวณค่าสถิติ t – test

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

$$t = \frac{\bar{x}_1 - \bar{x}_2}{\sqrt{\frac{(n_1 - 1)s_1^2 + (n_2 - 1)s_2^2}{n_1 - n_2 - 2}}}$$

โดยที่ t แทน ค่าสถิติที

$\bar{x}_1$ แทน ค่าเฉลี่ยของตัวอย่างกลุ่มที่ 1

$\bar{x}_2$ แทน ค่าเฉลี่ยของตัวอย่างกลุ่มที่ 2

n_1 แทน จำนวนตัวอย่างกลุ่มที่ 1

n_2 แทน จำนวนตัวอย่างกลุ่มที่ 2

s_1^2 แทน ความแปรปรวนของตัวอย่างกลุ่มที่ 1

s_2^2 แทน ความแปรปรวนของตัวอย่างกลุ่มที่ 2

2. สูตรในการคำนวณค่าสถิติ F – test

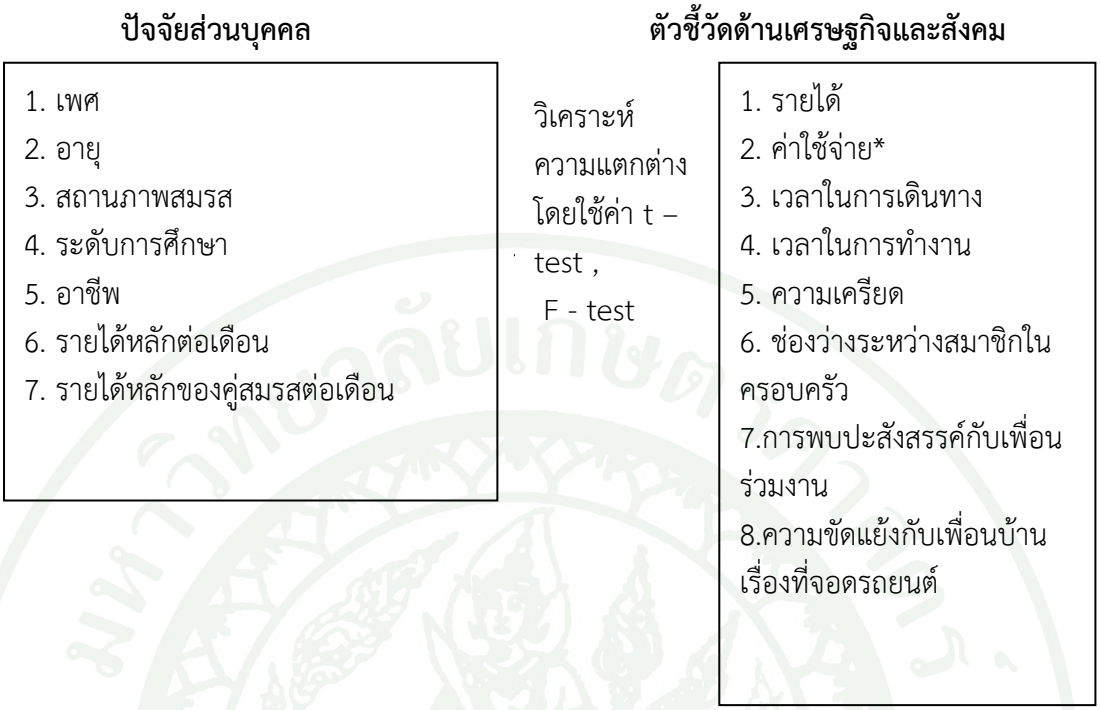
$$F = \frac{MSB}{MSW}$$

โดยที่ F แทน ค่าสถิติเอฟ

MSB แทน ความแปรปรวนระหว่างกลุ่ม (Mean square between groups)

MSW แทน ความแปรปรวนภายในกลุ่ม (Mean square within groups)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์



ภาพที่ 1 การวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

หมายเหตุ: * ค่าใช้จ่ายที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ ด้านค่าอาหารและเครื่องดื่มทั้งในและนอกบ้าน ค่าที่พักอาศัย เช่น เช่าบ้าน/ห้อง ค่าสาธารณูปโภค เช่น ค่าน้ำ ค่าไฟ ค่าโทรศัพท์ ค่าเครื่องแต่งกาย เช่น ค่าเสื้อผ้า ค่าซักรีด ค่าใช้จ่ายภายในบ้านและของใช้ที่หมดไป เช่น สบู่ ยาสีฟัน อุปกรณ์ทำความสะอาด อุปกรณ์ทำครัว ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสุขภาพ เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าตรวจร่างกาย ค่าทำฟัน ค่าสันทนาการและสังคม เช่น ค่าเครื่องดื่ม ค่าเล่นกีฬา ค่าหนังสืออ่านเล่น ค่านิตยสาร ค่าเที่ยว ค่าของขวัญและการกุศล ค่าใช้จ่ายทางการศึกษา (ของทุกคนในบ้าน) เช่น ค่าหน่วยกิต ค่าหนังสือ ค่าอุปกรณ์การเรียน และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับธนาคาร เช่น ค่าธรรมเนียม ค่าบริการ ATM

นิยามศัพท์

นโยบายรถคันแรก หมายถึง นโยบายที่คืนเงินภาษีเท่ากับที่จ่ายจริง ในการซื้อรถยนต์คันแรก แต่จะคืนได้ไม่เกิน 100,000 บาท และภาครัฐจะคืนภาษีได้เมื่อครอบครองรถยนต์ไปแล้วเป็นเวลา 1 ปี

รายได้หลัก หมายถึง รายได้ที่เป็นรายได้ประจำ หรือ รายได้จากการประกอบอาชีพประจำ เช่น เงินเดือน เป็นต้อน

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

รายได้อื่นๆ หมายถึง รายได้ที่นอกเหลือจากรายได้หลัก หรือรายได้ที่ไม่ได้มาจากการประกอบอาชีพหลัก เช่น หลังจากเลิกงานก็ขายลูกชิ้นปิ้งที่ตลาดนัด หรือหน้าบ้าน เป็นต้น เงินหรือกำไรจากการขายลูกชิ้นปิ้ง จะถือว่าเป็นรายได้อื่นๆ

ค่าใช้จ่ายหลัก หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่จำเป็นต้องจ่ายทุกๆเดือน เช่น ค่าอาหาร ค่าเช่าที่พักอาศัย ค่าน้ำ ค่าไฟ ค่าโทรศัพท์ เป็นต้น

ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มเข้ามาหลังจากที่ซื้อรถยนต์ เช่น ค่างวดรถยนต์ ค่าล้างรถยนต์ ค่าบำรุงรักษารถยนต์ ค่าต่อทะเบียน ค่าประกันภัย เป็นต้น

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

บทที่ 2

การตรวจเอกสาร

แนวคิดและทฤษฎีที่ใช้ในการวิจัย

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาในครั้งนี้ ประกอบไปด้วย ทฤษฎีอุปสงค์ พฤติกรรมผู้บริโภค และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้

ทฤษฎีอุปสงค์

คำว่า อุปสงค์ (Demand) หมายถึง จำนวนหรือปริมาณของสินค้าและบริการที่ผู้บริโภคต้องการซื้อภายในระยะเวลาที่กำหนดให้ ณ ระดับราคาต่างๆ กันของสินค้าชนิดนั้น โดยลักษณะของความต้องการซื้อนั้นจะประกอบด้วย

1. ความปรารถนาอยากจะซื้อ หรือความเต็มใจอยากจะซื้อ เพื่อสนองความพอใจของเราให้มากที่สุด

2. ความสามารถที่จะซื้อหรืออำนาจซื้อ หมาถึงความสามารถทางการเงิน ความต้องการในทางเศรษฐศาสตร์ต้องประกอบด้วย 2 สิ่งดังกล่าวข้างต้น ถ้ามีความปรารถนาอยากซื้อ แต่ไม่พร้อมด้วยอำนาจซื้อ หรือไม่อยากได้ แต่สามารถจะซื้อได้ ไม่ถือเป็นอุปสงค์ อุปสงค์ในทางเศรษฐศาสตร์ นั้นเป็น effective demand ซึ่งหมายถึงผู้ซื้อเต็มใจอยากจะซื้อละสามารถซื้อได้ ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดอุปสงค์หมายถึง ตัวแปรหรือปัจจัยต่างๆ ซึ่งมีอิทธิพลต่อจำนวนสินค้าที่ผู้บริโภคปรารถนาจะซื้อ (Quantity demand) ปัจจัยเหล่านี้จะมีอิทธิพลต่อปริมาณซื้อมากน้อยไม่เท่ากัน ทั้งนี้ขึ้นกับพฤติกรรมของผู้บริโภคแต่ละคนและปัจจัยภายนอกอื่นๆ เช่น การคืนภาษีรถยนต์คันแรก เราสามารถแสดงความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณซื้อกับตัวกำหนดเป็นสัญลักษณ์ทางพีชคณิตได้ ซึ่งเรียกว่า ดีมานด์ฟังก์ชัน (Demand Function) โดยสามารถแสดงได้ดังนี้

$$Q_{car} = f(P_{car}, Y, P_{oil}, Tax, Personal\ factors)$$

โดยกำหนดให้ Q_{car} = จำนวนหรือปริมาณที่ผู้ซื้อต้องการซื้อ

P_{car} = ราคารถยนต์

Y = รายได้ผู้ซื้อหรือผู้บริโภค

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

P_{oil} = ราคาสินค้าอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

Tax = ภาษีรถยนต์

Personal factors = ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา และอาชีพ

ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดอุปสงค์ของรถยนต์

1.1 ราคารถยนต์ที่ผู้บริโภคต้องการซื้อ (Price : P_{car}) โดยทั่วไปปริมาณสินค้าที่ผู้บริโภคต้องการซื้อขึ้นอยู่กับราคาของสินค้าและบริการนั้นๆ คือ ถ้าราคาสินค้านั้นแพง หรือราคาสูง ผู้บริโภคก็จะต้องการซื้อน้อยลง ตรงกันข้ามถ้าราคารถยนต์ลดต่ำลง ผู้บริโภคก็จะมีความต้องการซื้อรถยนต์มากขึ้น นั่นคือ ความสัมพันธ์ระหว่างราคารถยนต์และปริมาณรถยนต์การซื้อจะเปลี่ยนแปลงไปในทางตรงกันข้ามเสมอ

1.2 ระดับรายได้ของผู้บริโภค (Income : Y) โดยทั่วไปผู้บริโภคที่มีรายได้สูงย่อมสามารถซื้อสินค้าที่มีราคาแพงกว่าและมีจำนวนที่มากกว่าผู้บริโภคที่มีรายได้ต่ำ และลักษณะของสินค้าและบริการที่บริโภคก็จะเปลี่ยนแปลงไปตามระดับรายได้ คือ ถ้ามีรายได้สูงขึ้นก็มีแนวโน้มที่จะบริโภคสินค้าราคาแพงหรือฟุ่มเฟือยมากขึ้น เป็นต้น

1.3 ราคาสินค้าอื่นๆที่เกี่ยวข้อง (Relative Price : P_{oil}) โดยปกติเมื่อราคาสินค้าชนิดหนึ่งสูงขึ้นผู้บริโภคก็จะซื้อสินค้าชนิดนั้นน้อยลงและหันไปซื้อสินค้าอีกชนิดหนึ่ง ซึ่งสามารถใช้ทดแทนกันได้ เช่นเมื่อราคาเนื้อหมูสูงขึ้นผู้บริโภคก็จะบริโภคเนื้อหมูน้อยลง หันไปบริโภคเนื้อไก่ เนื้อวัว ปลา และอื่นๆ แทน ส่วนสินค้าที่ต้องใช้ร่วมกัน หรือประกอบกัน เช่นน้ำตาลกับกาแฟ น้ำมันกับรถยนต์ ฯลฯ เมื่อราคากาแฟสูงผู้บริโภคจะมีความต้องการกาแฟลดลง ขณะเดียวกันก็จะมีความต้องการน้ำตาลน้อยลงด้วย

1.4 นโยบายรัฐบาล (Tax : T) โดยทั่วไป ถ้ารัฐบาลเก็บภาษีรถยนต์เพิ่ม ก็จะทำให้ราคารถยนต์เพิ่มขึ้น เพราะผู้ประกอบการจะผลักภาระให้กับผู้บริโภค โดยนำภาษีที่ผู้ประกอบการรถยนต์จะต้องจ่ายให้กับรัฐบาลบวกเพิ่มเข้าไปในราคารถยนต์ที่จะขาย ดังนั้น ถ้ารัฐบาลเพิ่มภาษีก็จะทำให้ปริมาณการซื้อรถยนต์ลดลง แต่ในขณะเดียวกัน ถ้ารัฐบาลปรับลดภาษีรถยนต์ ก็จะทำให้ปริมาณการซื้อรถยนต์เพิ่มขึ้นด้วย

1.5 ปัจจัยส่วนบุคคล (Personal factors) โดยทั่วไป ปัจจัยส่วนบุคคลซึ่งได้แก่ ปัจจัยในด้านเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา และอาชีพ ที่แตกต่างกันนี้จะมีผลทำให้การตัดสินใจซื้อรถยนต์แตกต่างกัน

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

พฤติกรรมผู้บริโภค

การศึกษาเหตุจูงใจที่ทำให้เกิดการตัดสินใจบริโภคสินค้าและบริการ โดยมีจุดเริ่มต้นจากการเกิดสิ่งกระตุ้น (Stimulus) ที่ทำให้เกิดการตัดสินใจซื้อ จุดเริ่มต้นของโมเดลนี้อยู่ที่สิ่งกระตุ้น ให้เกิดความต้องการก่อนแล้วทำให้เกิดการตอบสนอง ดังนั้นโมเดลนี้จึงอาจเรียกว่า S-R Theory โดยมีรายละเอียด ดังนี้ (Kotler, 2006)

1 สิ่งกระตุ้น (Stimulus)

สิ่งกระตุ้น มีทั้งเกิดขึ้นเองในร่างกาย และสิ่งกระตุ้นจากภายนอก ผู้ศึกษาจะสนใจและทำการ ศึกษาเน้นเฉพาะสิ่งกระตุ้นภายนอกเพื่อให้ผู้บริโภคเกิดความต้องการสินค้าและบริการ สิ่งกระตุ้นภายนอก แบ่งเป็น 2 ส่วนคือ

1.1 สิ่งกระตุ้นทางการตลาด ประกอบด้วยทุกสิ่งที่มีอิทธิพลในการสร้างความต้องการซื้อในผลิตภัณฑ์แต่โดยทั่วไปนิยมแบ่งเป็น ผลิตภัณฑ์ (Product) การกำหนดราคา(Price)การจัดจำหน่าย (Place) และการส่งเสริมการตลาด (Promotion) ส่วนประสมทั้ง 4 ประการ อาจเรียกว่า ส่วนประสมทางการตลาด4P’s (The four Ps of the Marketing Mix) ประกอบด้วย

- ปัจจัยด้านราคา (Price) หมายถึงมูลค่าสินค้าและบริการที่แสดงออกมาในรูปจำนวนเงิน

- ปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์ (Product) หมายถึง สิ่งที่สามารถตอบสนองความจำเป็นและความต้องการของมนุษย์ได้

- ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่าย (Place) หมายถึง ทิศทางที่สินค้าจะถูกเคลื่อนย้ายเปลี่ยนมือจากผู้ผลิตไปยังผู้บริโภคคนสุดท้าย การเลือกช่องทางการจัดจำหน่ายเพื่อให้เกิดความ สะดวกแก่ผู้บริโภค

- ปัจจัยด้านการส่งเสริมการจัดจำหน่าย (Promotion) หมายถึงการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้บริโภคให้ใช้สินค้าของผู้ผลิต เป็นการโน้มน้าวชักจูงผู้บริโภค

1.2 สิ่งกระตุ้นอื่นๆ เป็นการกระตุ้นความต้องการของผู้บริโภคที่อยู่ภายนอก ที่ผู้ผลิตหรือ ผู้ให้บริการไม่สามารถควบคุมได้ ได้แก่

- สิ่งกระตุ้นทางเศรษฐกิจ เช่น รายได้ สภาวะทางเศรษฐกิจ

- สิ่งกระตุ้นทางกฎหมายและการเมือง เช่น การเพิ่ม/ลดภาษี

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

- สิ่งกระตุ้นทางเทคโนโลยี เช่น เทคโนโลยีที่ทันสมัยจะดึงดูดผู้บริโภค

- สิ่งกระตุ้นทางวัฒนธรรม เช่น ขนบธรรมเนียมประเพณี

2.2 กล่องดำหรือความรู้สึกนึกคิดของผู้บริโภค

เป็นความรู้สึกนึกคิดของผู้บริโภคเปรียบเสมือนกล่องดำ ซึ่งผู้ผลิตไม่สามารถทราบได้ จึงต้องพยายามค้นหาความรู้สึกนึกคิดของผู้บริโภค ที่ได้รับอิทธิพลจากลักษณะของผู้บริโภคและกระบวนการตัดสินใจของผู้บริโภค

2.1.1 ลักษณะผู้บริโภค มีจากปัจจัยต่างๆ คือ ปัจจัยด้านวัฒนธรรม ปัจจัยด้านสังคม ปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านจิตวิทยา

2.2.2 กระบวนการตัดสินใจบริโภคของผู้บริโภค ดังนี้

- การรับรู้ปัญหา

- การค้นหาข้อมูล

- การประเมินผลทางเลือก

- การตัดสินใจซื้อ

- พฤติกรรมหลังการขาย

ดังนั้นการที่นักการตลาดจัดการการตลาด อาทิ การส่งเสริมการขายการใช้จินตภาพ (image)ของสินค้า จะมีส่วนสร้างแรงจูงใจ นักการตลาดได้จากการศึกษาพฤติกรรมผู้บริโภค โดยแบบจำลองทฤษฎีสิ่งกระตุ้น และการตอบสนองที่อธิบายพฤติกรรมผู้บริโภค โดยอาศัยสิ่งกระตุ้นต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อความรู้สึกนึกคิดของผู้บริโภค ก่อให้เกิดกระบวนการตัดสินใจ ซึ่งก็คือพฤติกรรมในการบริโภคและการซื้อสินค้านั่นเอง

การศึกษาพฤติกรรมการเลือกซื้อสินค้าและบริการ เพื่อสนองตอบต่อความต้องการของผู้บริโภคนั้น จึงจำเป็นจะต้องสร้างเครื่องมือ โดยอาศัยหลักตั้งคำถาม 7 ประการ หรือ 6Ws และ 1H คำตอบ 7 ประการ หรือ 7Os เกี่ยวกับพฤติกรรมผู้บริโภค (ตารางที่ 4)

การศึกษาการตั้งคำถามแบบ 7Os ดังที่กล่าวมาข้างต้นนั้น จะนำไปสู่การวิเคราะห์พฤติกรรมการซื้อสินค้าของผู้บริโภค และในการตัดสินใจซื้อสินค้าและบริการของผู้บริโภคนั้น

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

จะต้องมีเหตุผล หรือปัจจัยที่จะทำให้บุคคล ตัดสินใจซื้อ โดยปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อนั้น แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

1. ปัจจัยภายในหรือปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพ สถานภาพทางเศรษฐกิจ

2. ปัจจัยภายนอก ได้แก่ การได้รับอิทธิพลจากครอบครัว เพื่อน รสนิยม รวมถึงนโยบายต่างๆที่ส่งเสริมหรือสนับสนุนให้ใช้ผลิตภัณฑ์นั้นๆ

ตารางที่ 4 คำถาม 7 ประการ หรือ 7Os เกี่ยวกับพฤติกรรมผู้บริโภค

คำถาม (6Ws และ 1H)	**คำตอบที่ต้องการทราบ (7Os)**
1.ใครอยู่ในตลาดเป้าหมาย	ลักษณะของกลุ่มเป้าหมาย (Occupants) ทางด้าน 1.ประชากรศาสตร์ 2.ภูมิศาสตร์ 3. จิตวิทยาหรือจิตวิเคราะห์ 4. พฤติกรรมศาสตร์
2.ผู้บริโภคซื้ออะไร	สิ่งที่ผู้บริโภคต้องการซื้อ (Objects) สิ่งที่ผู้บริโภคต้องการจากผลิตภัณฑ์ คือ คุณสมบัติหรือองค์ประกอบของผลิตภัณฑ์
3.ทำไมผู้บริโภคจึงซื้อ	วัตถุประสงค์ในการซื้อ (Objectives) ผู้บริโภคซื้อสินค้าเพื่อตอบสนองต่อความต้องการทางด้านร่างกายและจิตวิทยา ซึ่งเราต้องศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการซื้อ คือ 1. ปัจจัยภายใน หรือปัจจัยด้านจิตวิทยา - 2.ปัจจัยภายนอกหรือปัจจัยด้านสังคมวัฒนธรรม 3. ปัจจัยปัจจัยส่วนบุคคล
4.ใครมีส่วนร่วมในการตัดสินในซื้อ	บทบาทของกลุ่มต่างๆ (Organizations) ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อ ประกอบด้วย 1. ผู้ริเริ่ม 2. ผู้มีอิทธิพล 3. ผู้ตัดสนใจซื้อ 4. ผู้ซื้อ 5. ผู้ใช้

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 4 (ต่อ)

คำถาม (6Ws และ 1H)	คำตอบที่ต้องการทราบ (7Os)
5.ผู้บริโภคซื้อเมื่อใด	โอกาสในการซื้อ (Occasions) เช่น ช่วงเดือนใดของปี ฤดูกาลใดของปี ช่วงเวลาใดของเดือน ช่วงเวลาใดของวัน โอกาสพิเศษหรือเทศกาลวันสำคัญต่างๆ
6.ผู้บริโภคซื้อที่ไหน	ช่องทางหรือแหล่ง (Outlets) ที่ผู้บริโภคทำการซื้อ เช่น ห้างสรรพสินค้า ซูเปอร์มาร์เก็ต ร้านขายของชำ เป็นต้น
7.ผู้บริโภคซื้ออย่างไร	ขั้นตอนในการตัดสินใจซื้อ (Operations)ประกอบด้วย 1. การรับรู้ปัญหาหรือการรับรู้ถึงความต้องการ 2. การค้นหาข้อมูล 3. การประเมินผลทางเลือก 4. การตัดสินใจซื้อ 5. พฤติกรรมภายหลังการซื้อ

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์และพฤติกรรมการซื้อรถยนต์

พงษ์ศักดิ์ มีแก้ว (2548) ศึกษาพฤติกรรมและการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเลือกซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ผลการศึกษาพบว่า ประเภทรถยนต์ที่ต้องการซื้อเป็นรถเก๋ง วิธีในการเลือกซื้อรถยนต์โดยการเช่าซื้อ ยี่ห้อรถยนต์ที่ต้องการซื้อ คือ โตโยต้า แหล่งข้อมูลในการซื้อรถยนต์ได้มาจาก โทรทัศน์ วัตถุประสงค์ในการซื้อรถยนต์เพื่อใช้ในชีวิตประจำวัน สภาพรถยนต์ที่ต้องการซื้อเป็นรถยนต์ใหม่ (ป้ายแดง) ชนิดซีซีรถยนต์ที่เลือกซื้อ 1,500 – 2,000 ซีซี ราคารถยนต์ที่เลือกซื้อไม่เกิน 800,000 บาท ความถี่ในการเลือกซื้อรถยนต์ 7 – 10 ปี

ยุรพร ศุทธรัตน์ และคณะ (2549) ศึกษาการเป็นองค์เพื่อการเรียนรู้ในอุตสาหกรรมรถยนต์ มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาเพื่อประเมินคุณลักษณะของการเป็นองค์เพื่อการเรียนรู้ทั้ง 6 ด้าน คือ คุณค่าทางวัฒนธรรม ผู้นำและการให้อำนาจของผู้นำ คุณลักษณะด้านการสื่อสาร การถ่ายโอนความรู้ คุณลักษณะพนักงาน และการยกระดับผลการปฏิบัติงานของอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ ผลการศึกษาพบว่า บริษัทที่อยู่ในอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ มีคุณลักษณะพื้นฐานเข้าสู่การเป็นองค์การเพื่อการเรียนรู้ โดยมีคุณลักษณะของการเป็นองค์การเพื่อการเรียนรู้เรียงลำดับ คือ คุณลักษณะพนักงาน การถ่ายโอนความรู้ คุณค่าทางวัฒนธรรม ผู้นำและการให้อำนาจของผู้นำ การยกระดับผลการปฏิบัติงาน และคุณลักษณะค้านการสื่อสาร ตามลำดับ

สรียา ชัยรัตนานนท์ และคณะ (2551) ศึกษาเชิงเปรียบเทียบศักยภาพทางเศรษฐกิจและการค้าของประเทศไทยและเวียดนาม : อุตสาหกรรมยานยนต์ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบที่

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เกิดขึ้นต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทย ภายหลังจากที่ประเทศเวียดนามเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) ในปี 2550 ผลการศึกษาผลกระทบของอุตสาหกรรมฯ จากการเข้าร่วมเป็นสมาชิก WTO ของเวียดนาม พบว่า แม้ว่าการค้าและการลงทุนจากต่างประเทศในเวียดนามเพิ่มสูงขึ้นในปี 2550 แต่สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์แล้ว การย้ายฐานการผลิตจากไทยไปเวียดนามไม่ใช่เรื่องง่าย เนื่องจากเวียดนามขาดความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งต้องใช้เวลาในการพัฒนาอีกหลายปี ดังนั้น อุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศเวียนนามในปัจจุบันจึงอยู่ในฐานะของคู่ค้ามากกว่าคู่แข่ง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

มงคล ดอนขวา (2543) ได้ทำการศึกษาผลกระทบด้านเศรษฐกิจ สังคม และการปรับตัวของแรงงานคืนถิ่นในชนบททางภาคอีสาน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจด้านสังคมของแรงงานคืนถิ่นในชนบทของภาคอีสาน เปรียบเทียบผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ และทางด้านสังคม ของแรงงานคืนถิ่นระหว่างภาคอีสานตอบบนและภาคอีสานตอนล่าง และการศึกษาการปรับตัวของแรงงานคืนถิ่นในชนบทของภาคอีสานของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ได้มาโดยวิธีการสุ่มแบบเฉพาะเจาะจง และวิธีการสุ่มอย่างง่าย ซึ่งได้กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้จำนวน 249 ตัวอย่าง เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลได้แก่ แบบสอบถาม การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป SPSS for Windows เพื่อวิเคราะห์หาค่าการแจกแจงความถี่ หาค่าสัดส่วนร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และทดสอบความแตกต่างกัน โดยหาค่า t – test ผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้

1) ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจพบว่า โดยภาพรวมแล้วมีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และเมื่อจำแนกตามผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจทั้ง 10 ด้าน เป็นไปในทิศทางเดียวกันกล่าวคือ มีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลางทุกด้าน

2) ผลกระทบทางด้านสังคมพบว่า โดยภาพรวมแล้วมีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และเมื่อจำแนกผลกระทบทางด้านสังคมในแต่ละด้านทั้ง 10 ด้าน ปรากฏว่ามีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลางถึง 8 ด้าน และมีผลกระทบอยู่ในระดับน้อย 2 ด้าน

3) เปรียบเทียบผลกระทบที่มีต่อแรงงานคืนถิ่นในภาคอีสานตอนบนและตอนล่าง

3.1 เปรียบเทียบผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ ระหว่างแรงงานที่อยู่ในภาคอีสานตอนบนและภาคอีสานตอนล่าง พบว่า โดยภาพรวมแล้วมีผลกระทบไม่ต่างกัน

3.2 เปรียบเทียบผลกระทบทางด้านสังคม ที่มีต่อแรงงานที่อยู่ในภาคอีสานตอนบนและภาคอีสานตอนล่าง ผลการศึกษาพบว่า โดยภาพรวมแล้วผลกระทบทางด้านสังคมของแรงงานคืนถิ่นในภาคอีสานตอนบนและภาคอีสานตอนล่างแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

4) การปรับตัวของแรงงานคืนถิ่น

4.1 การปรับตัวทางด้านเศรษฐกิจ เปรียบเทียบระหว่างไปทำงานกับหลังจากที่กลับมาแล้วจนถึงปัจจุบัน ผลการศึกษาพบว่า แรงงานคืนถิ่นส่วนใหญ่ไม่ต้องปรับตัว เมื่อต้องคืนถิ่นมาอยู่ในชนบท

4.2 การปรับตัวทางด้านสังคม เปรียบเทียบระหว่างไปทำงานกับหลังจากที่กลับมาแล้วจนถึงปัจจุบัน และการศึกษาพบว่าคล้ายกับทางด้านเศรษฐกิจกล่าวคือ แรงงานคืนถิ่นส่วนใหญ่ไม่ต้องปรับตัว เมื่อกลับคืนถิ่นเพื่อมาดำรงชีวิตในชนบทอีกครั้งหนึ่ง

ศักดิ์ศรี รักไทย (2546) ได้ทำการศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อชาวประมงอันเนื่องมาจากการประกาศจัดตั้งอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะชุมพร วัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของชาวประมงอันเนื่องมาจากการประกาศจัดตั้งอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะชุมพร โดยการนำตัวแปรทางเศรษฐกิจและสังคมมาวิเคราะห์ความแตกต่างและความสัมพันธ์กับการประกาศจัดตั้งอุทยานแห่งชาติ ผลปรากฏว่าการประกาศจัดตั้งอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะชุมพรไม่มีผลต่อ รายได้ในการทำประมง รายจ่ายในการทำประมง จำนวนหนี้สินของชาวประมง ความผูกผันของครอบครัวและเครือญาติ ความตั้งใจในการส่งบุตรหลานไปศึกษาต่อในระดับสูงกว่าการศึกษาภาคบังคับ ความขัดแย้งในการทำประมงระหว่างชาวประมง และพิธีกรรมในการทำประมงแต่อย่างใด

สุภางค์ จันทรวานิช และคณะ (2548) ได้ทำการศึกษาผลกระทบทางสังคมของระเบียงตะวันออก – ตะวันตก (ผลกระทบทางสังคมของการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2) ระยะที่ 1 มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อสำรวจโครงสร้างพื้นฐานและประชากรคุณภาพชีวิตทางสังคม สำหรับสร้างฐานข้อมูล (base line data) ในการติดตามผลกระทบ 2) เพื่อศึกษาทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ที่จะสร้างสะพานและจังหวัดใกล้เคียงต่อโครงการพัฒนาระเบียงตะวันออก – ตะวันตก จากการศึกษาพบว่า ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เส้นทางคมนาคมในการติดต่อระหว่างจังหวัดมีหลายเส้นทาง แต่บางเส้นทางยังขาดคุณภาพ การใช้สัมปทานในการบริการเดินรถยังมีลักษณะผูกขาดบริการทางอากาศที่ไม่สะดวก เนื่องจากต้องไปใช้สนามบินร่วมกับจังหวัดใกล้เคียง การอพยพของประชากรบางส่วนไปทำงานที่อื่นทั้งในและต่างประเทศ การเคลื่อนย้ายแรงงานจากต่างถิ่นและแรงงานต่างด้าว การขาดที่ดินทำการเกษตร รวมทั้งขาดแคลนแหล่งน้ำเพื่อการบริโภคและการเกษตรในฤดูแห้ง ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากขยะ ปัญหาน้ำเสียจากชุมชนขนาดใหญ่ และชุมชนแออัด ตลิ่งเซาะพังและการรุกล้ำพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำโขง ปัญหาสาธารณูปโภคในพื้นที่ห่างไกล ปัญหาด้านชาติพันธุ์ที่ขาดการเชื่อมโยงระหว่างวัฒนธรรมกระแสหลักกับวัฒนธรรมชาติพันธุ์ ทัศนคติที่เกิดจากความไม่ไว้วางใจระหว่างกลุ่มชาติพันธุ์บางกลุ่ม

คุณภาพชีวิตด้านสังคม พบว่า สถาบันสังคมและความสัมพันธ์ทางสังคมของกลุ่มต่างๆ มีเครือข่ายความสัมพันธ์ตั้งอยู่บนฐานของผลประโยชน์ซึ่งกันและกัน ปัญหาวิกฤตผู้นำชุมชน รวมทั้ง

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ความเข้มแข็งขององค์กรชุมชนที่โตจากการสนับสนุนจากภาครัฐทำให้ความเข้มแข็งขององค์กรมีน้อย ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินปัญหาหาที่สำคัญคือ ปัญหาด้านยาเสพติดและการค้านอกระบบชายแดน ปัญหาการย้ายถิ่นไปทำงานที่อื่น และปัญหาแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมาย การขาดแคลนบุคลากรทางการแพทย์ และการบริการสาธารณะสุขที่พอเพียง เกษตรมีรายได้น้อย การขาดทุนและการส่งเสริมอาชีพอย่างต่อเนื่อง การขาดสถานศึกษาในระดับอุดมศึกษา

ทัศนคติของชาวมุกดาหารและจังหวัดใกล้เคียงต่อโครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 พบว่า ประชาคมมีทัศนคติทั้งในเชิงบวกและเชิงลบต่อโครงการสร้างสะพาน การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับการสร้างสะพานน้อยมาก การตัดสินใจเกี่ยวกับการสร้างสะพานขึ้นอยู่กับหน่วยงานส่วนกลางที่เป็นฝ่ายกำหนดนโยบายการดำเนินการ โดยทางจังหวัดไม่ได้มีส่วนในการตัดสินใจ และรับรู้ข่าวสารที่มีการตัดสินใจไปแล้วเท่านั้น ทัศนคติเชิงบวกต่อโครงการฯหลายฝ่ายเห็นว่า โครงการนี้จะทำให้การคมนาคมขนส่งระหว่างพื้นที่ต่างๆ มีความสะดวกรวดเร็ว ช่วยให้มุกดาหารมีสภาพเศรษฐกิจที่ดีขึ้น ทัศนคติเชิงลบต่อโครงการฯ หลายฝ่ายมีข้อกังวลในเรื่องผลกระทบทางสังคม อาทิ ปัญหาคุณภาพชีวิต ปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัญหาอาชญากรรม และปัญหาสาธารณสุข ทัศนคติต่อประเทศเพื่อนบ้าน ไม่มีทัศนคติในด้านลบต่อคนลาว มีความรู้สึกว่าเป็นบ้านพี่เมืองน้อง ทัศนคติต่อคนเวียนนาม ในอดีตมีความหวาดระแวงต่อคนเวียดนาม แต่ปัจจุบันได้เปลี่ยนไปบ้างแล้ว มีความรู้สึกว่าคนเวียดนามเป็นส่วนหนึ่งของคนไทย

อาลมลังสี ราชวง (2553) ได้ทำการศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของเส้นทาง R3 ต่อประเทศ สปป. ลาว และมณฑลยูนนาน โดยเน้นที่ประเทศ สปป. ลาว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมต่อชุมชนต่างๆที่อยู่ใกล้เส้นทาง R3 ผลการศึกษาพบว่าด้านเศรษฐกิจ เส้นทาง R3 เป็นส่วนประกอบของการพัฒนาเศรษฐกิจของไทย สปป. ลาว และมณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน หลักฐานที่บ่งชี้คือ ปริมาณการค้าทั้งสามประเทศได้เพิ่มขึ้นสูง หลังจากการสร้างเส้นทาง R3 ในเดือนกุมภาพันธ์ ปี 2008 ด้านการค้าผ่านแดนระหว่างประเทศไทย – จีน ได้เพิ่มขึ้นมากกว่าสองเท่าตัว นับตั้งแต่ปี 2008 – 2009 ทั้งนี้เส้นทาง R3 ทำให้เกิดการคมนาคมดีขึ้น การเข้าถึงตลาด โอกาสทางด้านเศรษฐกิจและการศึกษา การเข้าถึงและการบริการสาธารณสุขและการบริการอื่นๆของประชาชนลาวที่อาศัยในบริเวณถนน

ด้านสังคม เส้นทาง R3 ได้สร้างผลกระทบด้านลบทางสังคมให้แก่ประชาชนในสองรูปแบบดังนี้ รูปแบบที่หนึ่ง คือ ผลกระทบจากตัวเส้นทาง R3 โดยตรง เช่น การชดเชยที่ดิน ระบบระบายน้ำ และอุบัติเหตุตามท้องถนน และการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดิน ผลกระทบรูปแบบที่สอง เกิดจากการพัฒนาในพื้นที่เส้นทาง R3 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการลงทุนต่างๆ

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับนโยบายของรัฐบาล

ธนภูมิ คูประเสริฐยิ่ง (2552) ศึกษาผลกระทบของการดำเนินนโยบายการเงินและการคลังของรัฐบาลที่มีต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ผลกระทบของการดำเนินนโยบายการเงินและการคลังของรัฐบาลที่มีต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทย ผลการศึกษา ผลกระทบของการดำเนินนโยบายการคลังของรัฐบาลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทย พบว่าเงินรายจ่ายของรัฐบาลส่วนใหญ่มาจากการเก็บภาษี รองลงมาคือเงินคงคลัง และรายได้จากการกู้โดยการออกพันธบัตรตามลำดับ โดยที่ค่าตัวทวีในการใช้จ่ายเงินของรัฐบาลเท่ากับ 0.07 นอกจากนั้นยังพบว่าการใช้จ่ายเงินของรัฐบาลมีการปรับตัวในระยะสั้น เพื่อให้เข้าสู่ดุลยภาพในระยะยาวโดยมีค่าสัมประสิทธิ์การปรับตัวเท่ากับ 0.27 ทางด้านการจัดเก็บภาษีของรัฐบาลมีค่าตัวทวีเท่ากับ -4.87 นอกจากนั้นยังพบว่าการเก็บภาษีของรัฐบาลมีการปรับตัวในระยะสั้น เพื่อให้กลับเข้าสู่ดุลยภาพในระยะยาวโดยมีค่าสัมประสิทธิ์การปรับตัวเท่ากับ 0.41

สำหรับการดำเนินนโยบายการเงินของรัฐบาลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทย พบว่า ปัจจัยที่เป็นตัวอธิบายปริมาณเงินในระบบเศรษฐกิจตามทฤษฎีฐานเงินมากที่สุด คือ อัตราดอกเบี้ยที่ธนาคารกลางคิดจากธนาคารพาณิชย์ รองลงมาคืออัตราดอกเบี้ยที่ให้แก่เงินฝากประจำ อัตราภาษีต่อรายได้ และระดับรายได้ที่แท้จริงตามลำดับ โดยมีค่าตัวทวีในการเปลี่ยนแปลงปริมาณเงินเท่ากับ 1.10 นอกจากนั้นยังพบว่า ปริมาณเงินในระบบเศรษฐกิจมีการปรับตัวในระยะสั้น เพื่อให้กลับเข้าสู่ดุลยภาพในระยะยาวโดยมีค่าสัมประสิทธิ์การปรับตัวเท่ากับ 0.01

จินตนา บุรีวงศ์ (2553) ได้ศึกษาความพอใจของผู้ปกครองนักเรียน ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ โรงเรียนพาณิชยการปราจีนบุรี ที่มีต่อการดำเนินงานตามนโยบายเรียนฟรี 15 ปี มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความพอใจของผู้ปกครองนักเรียน ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ โรงเรียนพาณิชยการปราจีนบุรี ที่มีต่อการดำเนินงานตามนโยบายเรียนฟรี 15 ปี ผลการศึกษาพบว่าผู้ปกครองมีความพอใจต่อการดำเนินงานตามนโยบายเรียนฟรี 15 ปี ของโรงเรียนพาณิชยการปราจีนบุรีในภาพรวมเมื่อพิจารณารายข้อพบว่า มีความพอใจมากที่สุดได้แก่ การมีอุปกรณ์และเครื่องมือทันสมัยในการใช้บริการ รองลงมาได้แก่ มีเอกสารแนะนำข้อมูลให้แก่ผู้ปกครอง เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ผู้ปกครองมีความพอใจมากที่สุดได้แก่ ด้านค่าเครื่องแบบนักเรียน 900 บาท/ปี รองลงมาได้แก่ ด้านกิจกรรมพัฒนาผู้เรียน 475 บาท/ปี

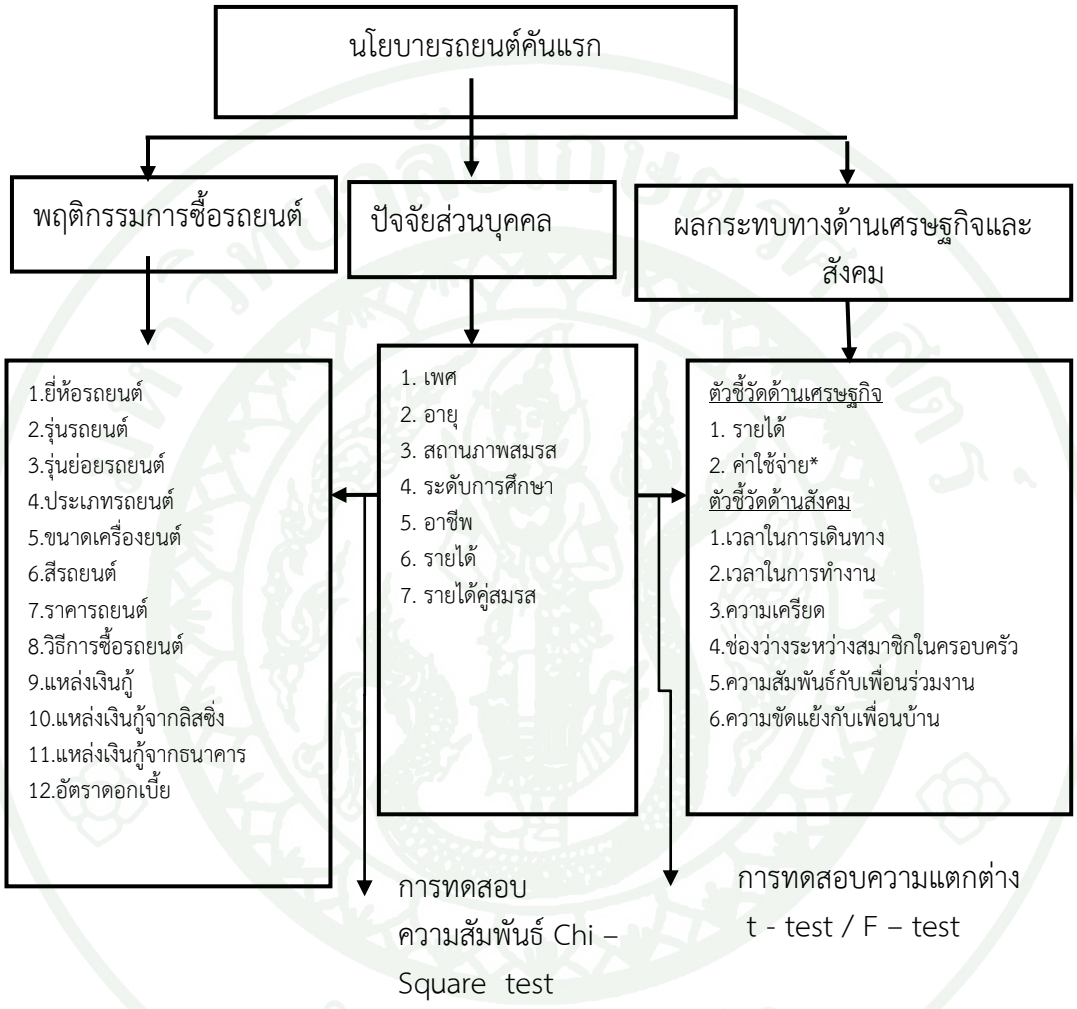
สมมติฐานในการวิจัย

ปัจจัยส่วนบุคคลในด้านเพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้หลักเฉลี่ยต่อเดือน และรายได้หลักเฉลี่ยต่อเดือนของคู่สมรส ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่แตกต่างกันมีผลทำให้พฤติกรรมการซื้อรถยนต์ในด้านยี่ห้อรถยนต์ รุ่นรถยนต์ รุ่นย่อยรถยนต์ ประเภทรถยนต์ ขนาดของเครื่องยนต์ สีรถยนต์ ราคารถยนต์ วิธีการซื้อรถยนต์ จำนวนเงินดาวน์ แหล่งที่มาของเงินกู้ แหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง แหล่งเงินกู้จากธนาคาร และอัตราดอกเบี้ย ของผู้ใช้สิทธิ์รถคันแรกในเขตจังหวัดชลบุรีแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

กรอบแนวคิดในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้กรอบแนวคิดในการวิจัยผลกระทบของนโยบายรถยนต์คันแรกที่มีต่อเศรษฐกิจและสังคมของผู้ใช้สิทธิ์รถคันแรกในจังหวัดชลบุรีเป็นแนวทางในการวิจัยดังนี้



ภาพที่ 2 กรอบแนวคิดในการวิจัย

หมายเหตุ: * ค่าใช้จ่ายที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ ในด้านค่าอาหารและเครื่องดื่มทั้งในและนอกบ้าน ค่าที่พักอาศัย เช่น เช่าบ้าน/ห้อง ค่าสาธารณูปโภค เช่น ค่าน้ำ ค่าไฟ ค่าโทรศัพท์ ค่าเครื่องแต่งกาย เช่น ค่าเสื้อผ้า ค่าซักรีด ค่าใช้จ่ายภายในบ้านและของใช้ที่หมดไป เช่น สบู่ ยาสีฟัน อุปกรณ์ทำความสะอาด อุปกรณ์ทำครัว ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสุขภาพ เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าตรวจร่างกาย ค่าทำฟัน ค่าสันทนาการและสังคม เช่น ค่าเครื่องดื่ม ค่าเล่นกีฬา ค่าหนังสืออ่านเล่น ค่านิตยสาร ค่าเที่ยว ค่าของขวัญและการกุศล ค่าใช้จ่ายทางการศึกษา (ของทุกคนในบ้าน) เช่น ค่าหน่วยกิต ค่าหนังสือ ค่าอุปกรณ์การเรียน และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับธนาคาร เช่น ค่าธรรมเนียม ค่าบริการ ATM

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

บทที่ 3

ข้อมูลทั่วไป

ในการศึกษางานวิจัยเรื่องผลกระทบของนโยบายรถคันแรกที่มีผลต่อเศรษฐกิจและสังคมของผู้ใช้สิทธิ์รถคันแรกในจังหวัดชลบุรีนั้น จะประกอบไปด้วย นโยบายรถคันแรก ประกาศจากกระทรวงการคลังเรื่องหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์ก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี ตามมาตรการรถยนต์คันแรก และมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วม คำแนะนำสำหรับประชาชนในการขอใช้สิทธิ์สำหรับรถยนต์ใหม่ตามมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วม คำแนะนำสำหรับประชาชนในการยื่นคำขอใช้สิทธิ์ฯสำหรับรถยนต์ใหม่คันแรกตามนโยบายรัฐบาล และการขยายเวลาการส่งมอบรถยนต์และยื่นเอกสารสำหรับโครงการรถยนต์ใหม่คันแรก และข้อมูลทั่วไปของจังหวัดชลบุรี ได้แก่ ประชากร อายุ ระดับการศึกษา รายได้ค่าใช้จ่าย หนี้สิน และข้อมูลการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ ฯลฯ

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับนโยบายรถยนต์คันแรก

การคืนเงินสำหรับรถยนต์คันแรก

คณะรัฐมนตรีอนุมัติตามที่กระทรวงการคลังเสนอ ดังนี้

1. อนุมัติหลักการและแนวทางการคืนเงินแก่ผู้ซื้อรถยนต์คันแรก

2. การจัดตั้งงบประมาณในการดำเนินการ ดังนี้

2.1 อนุมัติและจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น จำนวน 100 ล้านบาท เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ

2.2 อนุมัติและจัดสรรงบประมาณในปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 จำนวน 30,000 ล้านบาท เพื่อคืนเงิน สำหรับรถยนต์คันแรกเท่ากับค่าภาษีตามที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินคันละ 100,000 บาท

3. อนุมัติเป็นหลักการให้หัวหน้าส่วนราชการกรมสรรพสามิต (อธิบดีกรมสรรพสามิต) หรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายมีอำนาจอนุมัติให้คืนเงินสำหรับรถยนต์คันแรกให้กับผู้ซื้อ

4. มอบหมายให้กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ให้ความร่วมมือกับกรมสรรพสามิตในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการแสดงหลักฐานการครอบครองรถยนต์คันแรก การบันทึกข้อมูลห้ามจำหน่ายโอนรถยนต์ภายใน 5 ปี ตามมาตรการดังกล่าวของรัฐบาลต่อไป

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สาระสำคัญของเรื่อง

กระทรวงการคลังรายงานว่า

1.ตามนโยบายของรัฐบาลนายกรัฐมนตรี (นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร) แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันอังคารที่ 23 สิงหาคม 2554 ซึ่งมีนโยบายยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน โดยเพิ่มกำลังซื้อภายในประเทศ สร้างสมดุลและความเข้มแข็งอย่างมีคุณภาพให้แก่ระบบเศรษฐกิจมหาภาค โดยให้มีมาตรการภาษีเพื่อลดภาระการลงทุนสำหรับสิ่งจำเป็นในชีวิตของประชาชนทั่วไป ได้แก่ บ้านหลังแรกและรถยนต์คันแรก กรมสรรพสามิตได้รับมอบหมายจากกระทรวงการคลัง ให้ดำเนินการตามแนวทางการใช้มาตรการภาษีเพื่อลดภาระการลงทุนสำหรับสิ่งจำเป็นในชีวิตของประชาชนทั่วไปสำหรับรถยนต์คันแรกเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา

2.การดำเนินการตามมาตรการดังกล่าวคาดว่าจะส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจและประชาชนดังนี้

2.1 สนับสนุนให้ประชาชนมีโอกาสซื้อรถยนต์ สำหรับผู้ที่ไม่เคยมีรถยนต์มาก่อนสามารถซื้อรถยนต์ได้ไม่น้อยกว่า 500,000 คน

2.2 มาตรการนี้จะสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมต่อเนื่องให้มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศไทย ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย

2.3 มาตรการดังกล่าวนี้จะส่งผลให้การจัดเก็บรายได้ของรัฐบาล เช่น ภาษีเงินได้นิติบุคคล ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีสรรพสามิตรถยนต์ เพิ่มมากขึ้น

2.4 เมื่อพิจารณาจากปริมาณการเสียภาษีรถยนต์นั่งที่มีราคาขายปลีกไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน ในปีงบประมาณ 2553 เป็นฐานพบว่า มีปริมาณรถยนต์นั่งขนาดไม่เกิน 1,800 ลูกบาศก์เซนติเมตร รถยนต์กระบะ (Pick up) และรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Double Cab) มีจำนวนประมาณ 520,000 คัน การคืนเงินเท่ากับค่าภาษีตามที่จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 100,000 บาท / คัน ต้องใช้เงินงบประมาณจำนวนมาก ฉะนั้น เพื่อสนับสนุนให้ประชาชนที่มีรายได้น้อยที่ไม่เคยมีรถยนต์มาก่อนสามารถซื้อรถยนต์ได้ จึงเห็นควรกำหนดกลุ่มเป้าหมายคืนเงินเท่ากับค่าภาษีตามที่จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 100,000 บาท/คัน ให้ผู้ซื้อรถยนต์ขนาดไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร รถยนต์กระบะ (Pick up) และรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Double Cab) ซึ่งมีจำนวนประมาณ 500,000 คัน โดยใช้งบประมาณ 30,000 ล้านบาท

3.เรื่องนี้เป็นนโยบายรัฐบาลที่ต้องเร่งรัดดำเนินการเพื่อให้มีผลบังคับใช้ ตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ซึ่งต้องขอตั้งงบประมาณในพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2555 – 2556

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

4.กำหนดหลักเกณฑ์การคืนเงินสำหรับรถยนต์คันแรก มีดังนี้

4.1 เป็นรถยนต์คันแรกของผู้ซื้อที่ซื้อตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2554 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555

4.2 เป็นรถยนต์ราคาขายปลีกไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน

4.3 เป็นรถยนต์นั่ง ขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร / รถยนต์กระบะ (Pick up) /รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Double Cab)

4.4 เป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศ ไม่รวมถึงรถยนต์ที่ประกอบจากชิ้นส่วนนำเข้าใช้แล้วจากต่างประเทศ (รถยนต์จดประกอบ)

4.5 คืนเงินเท่ากับค่าภาษีตามที่จ่ายจริง แต่ไม่เกิน 100,000 บาท/คัน

4.6 ผู้ซื้อต้องมีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป

4.7 ผู้ซื้อต้องครอบครองรถยนต์ไม่น้อยกว่า 5 ปี

4.8 การคืนเงินจะคืนให้เมื่อครอบครองรถยนต์ 1 ปีไปแล้ว (เริ่มจ่ายคืนให้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2555 เป็นต้นไป)

5.แนวทางการดำเนินงาน

5.1 ผู้ซื้อรถยนต์ดังกล่าวตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2554 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ต้องยื่นคำขอคืนเงินกับกรมสรรพสามิตหรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่พร้อมเอกสารหลักฐาน ดังนี้

5.1.1 หนังสือยินยอมสละสิทธิ์การโอนภายใน 5 ปี

5.1.2 สำเนาบัตรประชาชนและทะเบียนบ้านของผู้ซื้อ

5.1.3 สำเนาหนังสือสัญญาเช่าซื้อ (ในกรณีเช่าซื้อ)

5.2 กรมสรรพสามิตหรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่มีหนังสือถึงกรมการขนส่งทางบกหรือสำนักงานขนส่งจังหวัด เพื่อขอให้ตรวจสอบการครอบครองรถยนต์คันแรก และแจ้งการสละสิทธิ์การโอนภายใน 5 ปีของผู้ซื้อ

5.3 กรมการขนส่งทางบกหรือสำนักงานขนส่งจังหวัดตรวจสอบและบันทึก ห้ามโอนภายใน 5 ปี ลงในระบบคอมพิวเตอร์และในสมุดคู่มือการจดทะเบียน

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

5.4 กรมการขนส่งทางบกหรือสำนักงานขนส่งจังหวัดส่งหนังสือรับรองการครอบครองรถยนต์คันแรก และสำเนาคู่มือการจดทะเบียนที่บันทึก "ห้ามโอนภายใน 5 ปี" ให้กรมสรรพสามิตหรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่

5.5 กรมสรรพสามิตหรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ตรวจสอบเอกสารหลักฐานต่าง ๆ และสั่งจ่ายเช็คให้แก่ผู้ซื้อตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2555 เป็นต้นไป (สำนักนายกรัฐมนตรี, 2554)

ประกาศการทรวงการคลัง

เรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์ก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี ตามมาตรการรถยนต์คันแรก และมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วม

เพื่อให้การโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี ตามมาตรการรถยนต์คันแรกตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2554 และมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วมตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 มกราคม พ.ศ. 2555 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง จึงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ก่อบครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี ไว้ดังนี้

1. ให้ยกเลิกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี ตามมาตรการรถยนต์คันแรก และมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วม ลงวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2555

2. การโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี ตามมาตรการรถยนต์คันแรกและมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วม ให้โอนได้ในกรณีดังต่อไปนี้

2.1 กรณีที่ผู้ซื้อนำเงินที่ได้รับไปตามมาตรการดังกล่าวข้างต้นคืนแก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ยื่นคำขอใช้สิทธตามมาตรการรถยนต์คันแรก หรือมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วม แล้วแต่กรณี

2.2 กรณีผู้เช่าซื้อบอกเลิกสัญญาเช่าซื้อก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี และผู้ให้เช่าซื้อนำรถยนต์ออกขาย โดยวิธีการประมูลหรือวิธีการที่สำนักงานคุ้มครองผู้บริโภคกำหนด เมื่อหักใช้หนี้และค่าใช้จ่ายในการขายดังกล่าวแล้ว ถ้ามีเงินเหลืออยู่อีกเท่าใด ให้ผู้ให้เช่าซื้อนำเงินส่งคืนแก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ผู้เช่าซื้อยื่นคำขอใช้สิทธิ์ตามมาตรการรถยนต์คันแรก หรือมาตรการผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วม แล้วแต่กรณี

2.3 กรณีผู้เช่าซื้อปฏิบัติผิดสัญญาเช่าซื้ออันเป็นเหตุให้รถยนต์ถูกยึด และนำออกขาย โดยวิธีการประมูลหรือวิธีการที่สำนักงานคุ้มครองผู้บริโภคกำหนด เมื่อหักใช้หนี้และค่าใช้จ่ายในการขาย

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ดังกล่าวแล้ว ถ้ามีเงินเหลืออยู่อีกเท่าใด ให้ผู้ให้เช่าซื้อนำเงินส่งคืนแก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ผู้เช่าซื้อยื่นคำขอใช้สิทธิ์ตามมาตรการรถยนต์คันแรก หรือมาตรการผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วม แล้วแต่กรณี

2.4 กรณีรถยนต์ที่ซื้อหรือเช่าซื้อเกิดอุบัติเหตุหรือประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติและผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อไม่ประสงค์จะใช้รถยนต์นั้นต่อไป

2.5 กรณีรถยนต์ที่ซื้อหรือเช่าซื้อสูญหายและบริษัทผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อไปแล้ว ต่อมาผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อได้รับรถยนต์กลับคืนมาและต้องโอนกรรมสิทธิ์ให้กับบริษัทผู้รับประกันภัย

2.6 กรณีผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อถึงแก่กรรม

2.7 กรณีที่ผู้เช่าซื้อโอนกรรมสิทธิ์ให้ผู้เช่าซื้อ

2.8 กรณีผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อ ซึ่งได้รับโอนกรรมสิทธิ์แล้ว ต่อมาได้ทำสัญญาเช่าซื้อ และโอนกรรมสิทธิ์ให้ผู้ให้เช่าซื้อ โดยผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อยังเป็นผู้ครอบครองรถยนต์ตามสัญญาเช่าซื้ออันเนื่องมาจากการขอสินเชื้อเช่าซื้อนั้น

ทั้งนี้ กรณีตาม ข้อ 2.2 – 2.5 ผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อยังคงมีหน้าที่ต้องนำเงินที่ได้รับไปคืนแก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ยื่นคำขอใช้สิทธิ์ตามมาตรการรถยนต์คันแรก หรือมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วม แล้วแต่กรณี สำหรับหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการรับเงินคืนกรณีตาม ข้อ 2.2 – 2.5 ให้เป็นไปตามกรมบัญชีกลางกำหนด

3. ให้อธิบดีกรมสรรพสามิตมีอำนาจวางระเบียบกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการปฏิบัติเพื่อให้เป็นไปตามประกาศนี้

4. ประกาศนี้ให้บังคับใช้ตั้งแต่วันออกประกาศเป็นต้นไป

คำแนะนำสำหรับประชาชนในการขอใช้สิทธิ์ฯสำหรับรถยนต์ใหม่ตามมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วม

1. รถยนต์ประสบภัยน้ำท้วมที่เสียหายไม่สามารถซ่อมแซมได้และไม่ได้รับการคุ้มครองจากบริษัทประกันภัยในทุกกรณีผู้ซื้อต้องลงทะเบียนเพื่อขอใช้สิทธิ์ในการซื้อรถยนตใหม่ตามมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วมก่อนซื้อรถยนต์ใหม่ ณ สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ตามทะเบียนบ้านหรือสถานที่ที่ประสบอุทกภัย ภายในวันที่ 31 มีนาคม 2555 และ ต้องใช้สิทธิ์ซื้อรถยนต์ใหม่ก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2555

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

2. คุณสมบัติและเงื่อนไขของการเข้าร่วมโครงการฯ

(1) ผู้ขอใช้สิทธิ์ต้องเป็นบุคคลธรรมดา สัญชาติไทย

(2) รถยนต์ประสบภัยน้ำท่วมที่นำมาเข้าร่วมโครงการต้องไม่ได้รับสิทธิ์การคุ้มครองจากบริษัทประกันภัยในทุกกรณี

(3) รถยนต์ที่ประสบภัยน้ำท่วมที่สามารถเข้าร่วมโครงการให้เฉพาะ รถยนต์นั่ง/รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกินสิบคน/รถยนต์กระบะ (Pick up)/รถยนต์นั่งที่มีกระบะ(Double cab) โดยไม่จำกัดขนาดความจุกระบอกสูบ

(4) ผู้ขอใช้สิทธิ์ต้องไม่ใช้หรือจะใช้สิทธิ์ลดหย่อนภาษีเงินได้ตามมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท้วมตามประมวลรัษฎากร

(5) รถยนต์ใหม่ที่นำมาขอใช้สิทธิ์ต้องเป็นรถยนต์นั่งที่มีขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร/รถยนต์กระบะ(Pick up)/รถยนต์นั่งที่มีกระบะ(Double cab) ที่มีราคาขายปลีกไม่เกินคันละ 1,000,000 บาท

(6) เป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศ ไม่รวมถึงรถยนต์ที่ประกอบจากชิ้นส่วนนำเข้าใช้แล้วจากต่างประเทศ (รถยนต์จดประกอบ)

(7) ผู้ได้รับสิทธิ์ต้องครอบครองรถยนต์ไม่น้อยกว่า 5 ปี เว้นแต่กรณีเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังประกาศกำหนด

(8) ได้รับการสนับสนุนเงินเท่ากับค่าภาษีตามที่จ่ายจริง แต่ไม่เกินคันละ 100,000 บาท

(9) ยินดีปฏิบัติตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี ตามมาตรการรถยนต์คันแรก และมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วม

3. เอกสารหลักฐานประกอบการใช้สิทธิ์

(1) สำเนาทะเบียนบ้าน สำเนาบัตรประชาชน สำเนาคู่มือจดทะเบียนรถยนต์ที่ประสบภัยน้ำท้วมและคู่มือจดทะเบียนรถยนต์ฉบับจริง(ถ้าสูญหายไปกับน้ำท่วมใช้สำเนาบันทึกแจ้งความจากสถานีตำรวจนครบาลหรือภูธร แล้วแต่กรณี)

(2) รูปถ่ายรถยนต์ที่ถูกน้ำท่วม

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

(3) เอกสารการลงทะเบียนขอใช้สิทธิ์การซื้อรถยนต์ใหม่

(4) เอกสารการแจ้งหยุดใช้รถยนต์ตลอดไปเนื่องจากน้ำท้วมจากกรมการขนสงทางบก

(5) หนังสือรับรองการขอรับเงินช่วยเหลือผู้ประสบภัยอุทกภัย ครัวเรือนละ 5,000 บาท (ถ้ามี)

(6) สำเนาหนังสือสัญญาเช่าซื้อ (ในกรณีเช่าซื้อ)

(7) หนังสือยินยอมสละสิทธิ์การโอนสำหรับรถยนต์ใหม่ ตามมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วม

(8) สำเนาคู่มือจดทะเบียนรถยนต์ใหม่

(9) สำเนาหลักฐานการซื้อขายรถยนต์ (กรณีซื้อเงินสดใช้สำเนาใบเสร็จรับเงินหรือสำเนาสัญญาซื้อขายและสำเนาเอกสารการรับมอบรถยนต์/กรณีเช่าซื้อใช้สำเนาใบเสร็จรับเงินและสำเนาเอกสารการรับมอบรถยนต์)

(10) สำเนาบัญชีเงินฝากธนาคารของผู้ขอใช้สิทธิ์

4.“เมื่อเอกสารครบ” ผู้ซื้อสามารถยื่นคำขอใช้สิทธิ์ฯ ได้ 2 ช่องทาง คือ

(1) สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ตามทะเบียนบ้าน หรือสถานที่ที่ประสบอุทกภัย

(2) ผ่านทาง http://www.excise.go.th ผู้ซื้อต้องส่งสำเนาเอกสารต้นฉบับ(รับรองสำเนาเอกสารทุกฉบับ)ให้แก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ตามทะเบียนบ้าน หรือสถานที่ที่ประสบอุทกภัย ทั้งนี้ ผู้ซื้อต้องยื่นเอกสารหลักฐานให้ครบถวนภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2555 สำหรับกรณีที่ผู้ซื้อยื่นคำขอใช้สิทธิ์ไว้ในวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ผู้ซื้อต้องส่งเอกสารหลักฐานต้นฉบับให้สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ระบุไว้ในแบบคำขอภายในวันที่ 15 มกราคม 2556

5. หากผู้ซื้อมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลที่กรอกไว้ในเอกสารคำขอใช้สิทธิ์ ผู้ซื้อจะต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวในแบบฟอร์มคำขอแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อมูล ตามมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วม ณ สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ตนได้แจ้งความประสงค์ไว้ตามข้อ 4(1)

6. การจ่ายเงินตามสิทธิ์จะจ่ายให้เมื่อครอบครองรถยนต์ 1 ปีไปแลว (เริ่มจ่ายให้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 เป็นต้นไป) โดยโอนเงินเข้าบัญชีเงินฝากธนาคารของผู้ขอใช้สิทธิ์ สำหรับค่าธรรมเนียมในการโอนจะหักจากเงินที่ได้รับตามสิทธิ์ *อัตราค่าธรรมเนียมในการโอนขึ้นอยู่กับระเบียบของธนาคารนั้น ๆ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

7. กรณีต้องการยกเลิกการใช้สิทธิ์ สามารถทำได้ 2 กรณี คือ

7.1 ผู้ขอใช้สิทธิ์ประสงค์ขอยกเลิกสิทธิ์ก่อนได้รับเงินตามสิทธิ์นั้น ผู้ใช้สิทธิ์ต้องมาแจ้งขอยกเลิก ณ สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ยื่นคำขอไว้ด้วยตนเอง

7.2 กรณีได้รับเงินตามสิทธิ์แล้วแต่ประสงค์จะออกจากโครงการ ให้นำเงินมาส่งคืน ณ สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ยื่นคำขอไว้ตามแบบที่กำหนด

8. หากผู้ซื้อได้รับสิทธิ์แล้วแต่ภายหลังกระทำผิดเงื่อนไขข้อใดข้อหนึ่งที่ระบุไว้ในคำขอใช้สิทธิ์สำหรับรถยนต์ใหม่ที่ประสบภัยน้ำท้วมตามมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท้วม ผู้ซื้อมี หน้าที่ต้องนำเงินที่ได้รับไปส่งคืน ณ สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ตนได้แจ้งความประสงค์ไว้ตามข้อ 4(1) ภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้ง

9. หากมีปัญหาหรือมีเหตุขัดข้อง สามารถติดต่อสอบถามได้ทาง http://www.excise.go.th หรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ทั่วประเทศ

คำแนะนำสำหรับประชาชนในการยื่นคำขอใช้สิทธิ์ฯสำหรับรถยนต์ใหม่คันแรกตามนโยบายรัฐบาล

กรณีที่ 1 ซื้อหรือจองรถยนต์ตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 และจดทะเบียนภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ให้ยื่นเอกสารหลักฐานตามที่ปรากฏในใบคำขอใช้สิทธิ์ฯ ทั้งหมดภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2555

กรณีที่ 2 ซื้อหรือจองรถยนต์ตั้งแต่วันที่ 30 กรกฎาคม 2555 – 31 ธันวาคม 2555 และรับมอบรถยนต์หรือจดทะเบียนไม่ทันภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2555

ขั้นตอนที่ 1 ยื่นคำขอใช้สิทธิ์ฯ และเอกสารหลักฐาน ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ดังนี้

(1) สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน (ผู้มีสัญชาติไทย)

(2) สำเนาทะเบียนบ้าน

(3) สำเนาหนังสือสัญญาเช่าซื้อ (ถ้ามี)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

(4) สำเนาบัญชีเงินฝากธนาคารของผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ (แต่เพียงผู้เดียวและต้องเป็นธนาคารพาณิชย์ภายในประเทศเท่านั้น) บัญชีที่ใช้ได้ ได้แก่ บัญชีออมทรัพย์ บัญชีสะสมทรัพย์ บัญชีเผื่อเรียก บัญชีกระแสรายวัน บัญชีที่ใช้ไม่ได้ ได้แก่ บัญชีเงินฝากประจ า บัญชีออมทรัพย์พิเศษ บัญชีสะสมทรัพย์พิเศษ บัญชีเผื่อเรียกพิเศษ บัญชีสหกรณ์ออมทรัพย์ จำกัด

(5) ใบจองรถยนต์ (ชื่อผู้ซื้อที่ระบุไว้ในใบจองรถยนต์ตั้งแต่วันที่ 30 กรกฎาคม 2555 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555 จะต้องเป็นบุคคลเดียวกันกับผู้ซื้อรถยนต์ที่ยื่นขอใช้สิทธิ์ฯ)

ขั้นตอนที่ 2 นำเอกสารหลักฐานนอกจาก (1) - (5) ของขั้นตอนที่ 1 มายื่นเพิ่มเติม ภายในระยะเวลา 90 วัน นับถัดจากวันรับมอบรถยนต์ ดังนี้

(1) หนังสือยินยอมสละสิทธิ์การโอนรถยนต์ใหม่คันแรก

(2) สำเนาหลักฐานการซื้อขายรถยนต์

(2.1) กรณีการซื้อด้วยเงินสด

- สำเนาใบเสร็จรับเงินหรือสำเนาสัญญาซื้อขาย

- สำเนาเอกสารการรับมอบรถยนต์

(2.2) กรณีเช่าซื้อ

- สำเนาใบเสร็จรับเงิน

- สำเนาเอกสารการรับมอบรถยนต์

- สำเนาหนังสือสัญญาเช่าซื้อ

(3) สำเนาคู่มือจดทะเบียน

หากผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ ไม่ดำเนินการตามขั้นตอนที่ 1 และไม่นำเอกสารเพิ่มเติมในขั้นตอนที่ 2 มายื่น ณ สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ หรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่สาขา ภายในระยะเวลาที่กำหนด ให้ถือว่าผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ ไม่ประสงค์จะขอรับเงินคืนตามโครงการรถยนต์ใหม่คันแรก และจะเรียกร้องสิทธิ์ฯ และค่าเสียหายใด ๆ กับทางราชการไม่ได้ ทั้งนี้ เนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2555 จะไม่ไปกระทบสิทธิ์ฯ ของผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ รายเดิม ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 กันยายน 2554 แต่อย่างใด หากผู้ขอใช้สิทธิ์คาดว่าจะไม่สามารถรับมอบรถ หรือจดทะเบียนได้ทัน

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ให้ผู้ขอใช้สิทธิ์ปฏิบัติตามแนวทางในกรณีที่ 2 โดยสามารถยื่นเอกสารเพื่อขอใช้สิทธิ์ได้ที่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ หรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่สาขาทั่วประเทศ

หมายเหตุ

1. แบบคำขอใช้สิทธิ์ฯ ฉบับใหม่ สามารถดาวน์โหลดได้ทางเว็บไซต์ กรมสรรพสามิต http://www.excise.go.th ซึ่ง Update ตั้งแต่วันที่ 6 สิงหาคม 2555 เป็นต้นไป หรือขอรับคำขอใช้สิทธิ์ฯ ได้ที่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่หรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่สาขาทั่วประเทศ

2. การยื่นคำขอใช้สิทธิ์ฯ สามารถยื่นได้ ณ สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ หรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นสาขาใดก็ได้หรือลงทะเบียนเพื่อขอใช้สิทธิ์ทางเว็บไซต์ http://www.excise.go.th

3. รถยนต์ที่ได้รับมอบจะต้องตรงกันกับที่ระบุในใบจองทกประการ (สำนักรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง, 2555)

เรื่อง ขยายเวลาการส่งมอบรถยนต์และยื่นเอกสารสำหรับโครงการรถยนต์ใหม่คันแรก

คณะรัฐมนตรีอนุมัติการขยายเวลาการรับส่งมอบรถยนต์รวมถึงเอกสารหลักฐานของราชการออกไปสำหรับโครงการรถยนต์ใหม่คันแรก โดยมีแนวทางการดำเนินงานตามที่กระทรวงการคลังเสนอ ทั้งนี้ ให้กระทรวงการคลังรับความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการ รวมทั้งให้กำกับ ติดตาม ตรวจสอบ การดำเนินการให้ผู้ซื้อที่ระบุในใบจองรถยนต์ตามโครงการรถยนต์ใหม่คันแรกและผู้ซื้อรถยนต์ที่ยื่นขอใช้สิทธิ์ต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของโครงการอย่างเคร่งครัดต่อไป

สาระสำคัญของเรื่อง

1. กรมสรรพสามิตได้ดำเนินโครงการรถยนต์ใหม่คันแรกตามที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติโครงการรถยนต์ใหม่คันแรก ตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 เป็นระยะเวลากว่า 10 เดือน ซึ่งในช่วงแรกของโครงการฯ ประสบกับปัญหาอุทกภัยส่งผลกระทบต่อโรงงานผลิตรถยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอะไหล่บางแห่งหยุดดำเนินการประมาณ 3-6 เดือน อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันมีผู้สนใจซื้อรถยนต์ตามโครงการเพิ่มสูงมาก โดยผู้ผลิตรถยนต์คาดว่าการผลิตรถยนต์ในปี2555 จะสูงกว่า 2 ล้านคัน ซึ่งเป็นตัวเลขการผลิตสูงสุดใหม่ นอกจากนี้โครงการรถยนต์ใหม่คันแรกยังเป็นการสร้างการแข่งขันในอุตสาหกรรมยานยนต์และเป็นการเพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้ซื้อเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย ซึ่งจะเห็นได้ว่ามีการผลิตรถยนต์ECO-Car เข้าสู่ตลาดเป็นจำนวนมาก เช่น ซูซูกิ Swift ฮอนด้า Brio นิสสัน Almera และมิตซูบิชิ Mirage ซึ่งอาจส่งผลให้ประเทศไทยมีProduct Champion สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์อีกประเภท หลังจากที่กรมสรรพสามิตประสบความสำเร็จในการใช้มาตรการทางด้านภาษีส่งเสริมรถยนต์กระบะและรถยนต์นั่งที่

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

มีกระบะให้เป็น Product Champion ของประเทศไทยไปแล้ว ทั้งนี้ตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 ถึงวันที่ 13 กรกฎาคม 2555 มีจำนวนผู้ยื่นขอใช้สิทธิ์ฯ ตาม โครงการรถยนต์ใหม่คันแรกกับกรมสรรพสามิตแล้วประมาณ 93,833 ราย และจำนวนเงินที่จะต้องจ่ายคืนประมาณ 6,823 ล้านบาท อย่างไรก็ตามคาดว่าความต้องการซื้อรถยนต์คันแรกจะเพิ่มสูงขึ้นอีกในช่วงครึ่งปีหลัง

2. จากการสำรวจข้อมูลเบื้องต้นจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์คาดว่าในปีนี้จะมียอดสั่งจองรถยนต์ที่เข้าข่ายตามหลักเกณฑ์รถยนต์ใหม่คันแรกประมาณ 425,000 คัน ในขณะที่บริษัทผู้ผลิตเร่งการผลิตแล้วก็อาจจะไม่สามารถส่งมอบรถยนต์ได้ทันในวันที่สิ้นสุดโครงการ ฯ (วันที่ 31 ธันวาคม 2555) ส่งผลให้ผู้ที่ต้องการเข้าร่วมโครงการฯ ไม่สามารถรับรถยนต์ได้ทันภายในปีนี้จึงไม่สามารถยื่นเอกสารหลักฐานได้ทันตามกำหนดเวลาข้างต้น

3. เพื่อให้โครงการรถยนต์ใหม่คันแรกดำเนินไปได้อย่างราบรื่นอีกทั้งเพื่อชดเชยกับระยะเวลาที่โรงงานผลิตรถยนต์และโรงงานผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่หยุดดำเนินการเนื่องจากประสบอุทกภัย กระทรวงการคลังพิจารณาแล้วเห็นว่าไม่ควรขยายเวลาวันสิ้นสุดโครงการฯ แต่เห็นควรขยายเวลารับและส่งมอบรถยนต์รวมถึงเอกสารหลักฐานบางรายการออกไป โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

3.1 ผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ ต้องทำการซื้อหรือจองรถยนต์ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2555 และต้องยื่นคำขอใช้สิทธิ์ฯ และเอกสารประกอบการใช้สิทธิ์ฯ ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ดังนี้

(1) สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน

(2) สำเนาทะเบียนบ้าน

(3) สำเนาหนังสือสัญญาเช่าซื้อ (ถ้ามี)

(4) สำเนาบัญชีเงินฝากธนาคารของผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ

(5) ใบจองรถยนต์(ตั้งแต่วันที่คณะรัฐมนตรีมีมติถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555)

3.2 เนื่องจากในวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ อาจจะยังไม่ได้รับมอบรถยนต์หรือจดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกไม่ทันตามกำหนดเวลาส่งผลให้ไม่สามารถยื่นเอกสารหลักฐานต่าง ๆ ได้ภายในวันสิ้นสุดโครงการฯ (31 ธันวาคม 2555) จึงผ่อนผันให้ผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ นำเอกสารหลักฐานเพิ่มเติมมายื่น ณ สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่หรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่สาขาภายในระยะเวลา 90 วันนับจากวันถัดจากวันรับมอบรถยนต์ดังนี้

(1) หนังสือสัญญายินยอมสละสิทธิ์การโอนรถยนต์ใหม่คันแรก

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

(2) สำเนาหลักฐานการซื้อขายรถยนต์

(2.1) กรณีการซื้อด้วยเงินสด ดังนี้

1) สำเนาใบเสร็จรับเงินหรือสำเนาสัญญาซื้อขาย

2) สำเนาเอกสารการรับมอบรถยนต์

(2.2) กรณีเช่าซื้อ ดังนี้

1) สำเนาใบเสร็จรับเงิน

2) สำเนาเอกสารการรับมอบรถยนต์

3) สำเนาหนังสือสัญญาเช่าซื้อ

(3) สำเนาคู่มือจดทะเบียน

3.3 หากผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ ไม่ดำเนินการตามข้อ 3.1 และนำเอกสารเพิ่มเติมในข้อ 3.2 มายื่น ณ ส านักงานสรรพสามิตพื้นที่หรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่สาขาภายในระยะเวลาที่กำหนด ให้ถือว่าผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ ไม่ประสงค์จะขอรับเงินคืนตามโครงการรถยนต์ใหม่คันแรกและจะเรียกร้องสิทธิ์ฯและค่าเสียหายใด ๆ กับทางราชการไม่ได้ อนึ่ง เพื่อให้นโยบายรัฐบาลในเรื่องร ถยนต์ใหม่คันแรกประสบความสำเร็จตามเป้าหมายและให้เกิดความคล่องตัว ควรให้กรมสรรพสามิตสามารถกำหนดแนวปฏิบัติเพิ่มเติมเพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีต่อไปได้

3.4 ผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ จะได้รับเงินคืนหลังจากครอบครองรถยนต์ใหม่คันแรกไปแล้ว 1 ปี หากเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กรมสรรพสามิตกำหนด ทั้งนี้ ชื่อผู้ซื้อที่ระบุในใบจองรถยนต์ตั้งแต่วันที่คณะรัฐมนตรีมีมติจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555 จะต้องเป็นบุคคลเดียวกันกับผู้ซื้อรถยนต์ที่ยื่นขอใช้สิทธิ์ฯ ดังกล่าวเท่านั้น หากเป็นบุคคลอื่นจะไม่ได้รับสิทธิฯ เพื่อเป็นการป้องกันมิให้มีการซื้อและขายใบจองรถยนต์ (กรมสรรพสามิต, 2556)

ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดชลบุรี

ประชากร

ประชากรในจังหวัดชลบุรีที่มีรายชื่อในทะเทียบราษฎร ในระหว่างปี พ.ศ. 2546 – 2555 มีสัดส่วนเพศหญิงมากกว่าเพศชาย มีแนวโน้มของประชากรทั้งหมดเพิ่มขึ้นทุกๆปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

– 2555 ยกเว้นปี พ.ศ. 2546 – 2547 ที่มีแนวโน้มลงลด และมีจำนวนประชากรที่เป็นเพศชายเพิ่มขึ้นจาก 578,434 คน ในปี พ.ศ.2546 เป็น 668,744 คน ในปี พ.ศ. 2555 มีประชากรที่เป็นเพศหญิงเพิ่มขึ้นจาก 578,577 คน ในปี พ.ศ. 2546 เป็น 695,258 คน ในปี พ.ศ. 2555 และมีประชากรทั้งหมดเพิ่มขึ้นจาก 1,157,111 คน ในปี พ.ศ. 2546 เป็น 1,364,002 คน ในปี พ.ศ. 2555 โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยระหว่างปี พ.ศ. 2546 – 2555 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.67 ต่อปี (ตารางที่ 5)

อายุของประชากร

ประชากรในจังหวัดชลบุรีในช่วงปี พ.ศ. 2550 – 2554 ส่วนใหญ่จะเป็นประชากรที่อยู่ในวัยทำงาน คือมีอายุระหว่าง25 – 44 ปี รองลงมาได้แก่ ประชากรในวัยเด็กหรือในวัยที่กำลังศึกษาเล่าเรียน และวัยชราหรือผู้สูงอายุ และมีจำนวนประชากรที่อยู่ในช่วงอายุ 20 – 24 ปี เพิ่มขึ้นจาก 92,119 คน ในปี พ.ศ. 2550 เป็น 99,638 คน ในปี พ.ศ. 2554 มีจำนวนประชากรที่อยู่ในช่วงอายุ 25 – 29 ปี ลดลงจาก 107,501 คน ในปี พ.ศ. 2550 เป็น 102,200 คน ในปี พ.ศ. 2554 มีจำนวนประชากรที่อยู่ในช่วงอายุ 30 – 34 ปี เพิ่มขึ้นจาก 116,028 คน ในปี พ.ศ. 2550 เป็น 122,368 คน ในปี พ.ศ. 2554 มีจำนวนประชากรที่อยู่ในช่วงอายุ 35 – 39 ปี เพิ่มขึ้นจาก 117,612 คน ในปี พ.ศ. 2550 เป็น 120,252 คน ในปี พ.ศ. 2554 มีจำนวนประชากรที่อยู่ในช่วงอายุ 40 – 44 ปี เพิ่มขึ้นจาก 82,923 คน ในปี พ.ศ. 2550 เป็น 86,756 คน ในปี พ.ศ. 2554 มีจำนวนประชากรที่อยู่ในช่วงอายุ 45 – 49 ปี เพิ่มขึ้นจาก 87,947 คน ในปี พ.ศ. 2550 เป็น 100,686 คน ในปี พ.ศ. 2554 มีจำนวนประชากรที่อยู่ในช่วงอายุ 50 – 54 ปี เพิ่มขึ้นจาก 68,218 คน ในปี พ.ศ. 2550 เป็น 79,336 คน ในปี พ.ศ. 2554 มีจำนวนประชากรที่อยู่ในช่วงอายุ 55 – 59 ปี เพิ่มขึ้นจาก 48,963 คน ในปี พ.ศ. 2550 เป็น 59,246 คน ในปี พ.ศ. 2554 มีจำนวนประชากรที่อยู่ในช่วงอายุ 60 – 64 ปี เพิ่มขึ้นจาก 34,0798 คน ในปี พ.ศ. 2550 เป็น 41,260 คน ในปี พ.ศ. 2554 และมีจำนวนประชากรทั้งหมดแบ่งตามช่วงอายุระหว่าง 20 – 64 ปี เพิ่มขึ้นจาก 755,389 คน ในปี พ.ศ. 2550 เป็น 811,742 คน ในปี พ.ศ. 2554 โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยของประชากรทั้งหมดตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 – 2554 จำแนกตามอายุร้อยละ 1.48 ต่อปี (ตารางที่ 6)

การศึกษา

ประชากรในจังหวัดชลบุรี ในช่วงปี พ.ศ. 2551 – 2555 ที่ได้รับการศึกษามีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้นแ มัธยมศึกษาตอนปลาย และระดับอุดมศึกษา และมีจำนวนประชากรที่ไม่ได้ศึกษาเพิ่มขึ้นจาก 9,973 คน ในปี พ.ศ. 2551 เป็น 10,103 คน ในปี พ.ศ. 2555 มีจำนวนประชากรที่มีศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้นเพิ่มขึ้นจาก 139,336 คน ในปี พ.ศ. 2551 เป็น 142,561 คน ในปี พ.ศ. 2555 มีจำนวนประชากรที่ศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายโดยแบ่งเป็นสายสามัญเพิ่มขึ้นจาก 67,618 คน ในปี พ.ศ. 2551 เป็น 115,831 คน ในปี พ.ศ. 2555 และสายอาชีวะเพิ่มขึ้นจาก 28,554 คน ในปี พ.ศ. 2551 เป็น 34,870 คน ในปี พ.ศ. 2555 มีจำนวนประชากรที่ศึกษาระดับอุดมศึกษาโดยแบ่งเป็นสายวิชาการเพิ่มขึ้นจาก 49,331 คน ในปี พ.ศ. 2551 เป็น 97,619 คน ในปี พ.ศ. 2555 สายอาชีพเพิ่มขึ้นจาก 57,305 คน ในปี พ.ศ. 2551 เป็น 66,905 คน ในปี พ.ศ.

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

2555 และสายวิชาการศึกษาเพิ่มขึ้นจาก 4,435 คน ในปี พ.ศ. 2551 เป็น 9,907 คน ในปี พ.ศ. 2555 มีจำนวนประชากรที่ไม่ทราบศึกษาลดลงจาก 31,802 คน ในปี พ.ศ. 2551 เป็น 23,242 คน ในปี พ.ศ. 2555 และมีจำนวนประชากรทั้งหมดจำแนกตามระดับศึกษาเพิ่มขึ้นจาก 388,354 คน ในปี พ.ศ. 2551 เป็น 501,038 คน ในปี พ.ศ. 2555 โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยของประชากรทั้งหมดตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 – 2555 จำแนกตามอายุร้อยละ 5.60 ต่อปี (ตารางที่ 7)

อาชีพ

อาชีพของประชากรในจังหวัดชลบุรีในช่วงปี พ.ศ. 2551 – 2555 จะประกอบอาชีพต่างๆ ดังนี้ ผู้บัญญัติกฎหมาย ข้าราชการอาวุโส และผู้จัดการ , ผู้ประกอบวิชาชีพด้านต่าง ๆ , ผู้ประกอบวิชาชีพช่างเทคนิคสาขาต่าง ๆ และอาชีพที่เกี่ยวข้อง , เสมียน , พนักงานบริการและพนักงานในร้านค้าและตลาด , ผู้ปฏิบัติงานที่มีฝีมือในด้านการเกษตรและการประมง และ ผู้ปฏิบัติงานด้านความสามารถทางฝีมือและธุรกิจการค้าที่เกี่ยวข้อง และมีจำนวนประชากรที่ประกอบอาชีพผู้บัญญัติกฎหมาย ข้าราชการอาวุโส และผู้จัดการเพิ่มขึ้นจาก 19,450 คน ในปี พ.ศ. 2551 เป็น 31,453 คน ในปี พ.ศ. 2555 มีจำนวนประชากรที่ประกอบอาชีพผู้ประกอบวิชาชีพด้านต่าง ๆ เพิ่มขึ้นจาก 12,919 คน ในปี พ.ศ. 2551 เป็น 37,939 คน ในปี พ.ศ. 2555 มีจำนวนประชากรที่ประกอบอาชีพผู้ประกอบวิชาชีพช่างเทคนิคสาขาต่าง ๆ และอาชีพที่เกี่ยวข้องลดลงจาก 58,069 คน ในปี พ.ศ. 2551 เป็น 50,055 คน ในปี พ.ศ. 2555 มีจำนวนประชากรที่ประกอบอาชีพเสมียนลดลงจาก 43,877 คน ในปี พ.ศ. 2551 เป็น 33,814 คน ในปี พ.ศ. 2555 มีจำนวนประชากรที่ประกอบอาชีพพนักงานบริการและพนักงานในร้านค้าและตลาดเพิ่มขึ้นจาก 176,612 คน ในปี พ.ศ. 2551 เป็น 213,352 คน ในปี พ.ศ. 2555 มีจำนวนประชากรที่ประกอบอาชีพผู้ปฏิบัติงานที่มีฝีมือในด้านการเกษตรและการประมงลดลงจาก 48,622 คน ในปี พ.ศ. 2551 เป็น 41,752 คน ในปี พ.ศ. 2555 มีจำนวนประชากรที่ประกอบอาชีพผู้ปฏิบัติงานด้านความสามารถทางฝีมือและธุรกิจการค้าที่เกี่ยวข้องเพิ่มขึ้นจาก 85,755 คน ในปี พ.ศ. 2551 เป็น 86,175 คน ในปี พ.ศ. 2555 และมีจำนวนประชากรที่ประกอบอาชีพทั้งหมดเพิ่มขึ้นจาก 445,304 คน ในปี พ.ศ. 2551 เป็น 494,540 คน ในปี พ.ศ. 2555 โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยของประชากรทั้งหมดตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 – 2555 จำแนกตามอาชีพร้อยละ 2.18 ต่อปี (ตารางที่ 8)

รายได้และค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือนของประชากรในจังหวัดชลบุรี

รายได้และค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือนของประชากรในจังหวัดชลบุรีในช่วงปี พ.ศ. 2541 – 2554 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือนของประชากรเพิ่มขึ้นจาก 14,075 บาทต่อเดือน ในปี พ.ศ. 2541 เป็น 23,007 บาทต่อเดือน ในปี พ.ศ. 2554โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยของประชากรทั้งหมดตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 – 2554 จำแนกตามรายได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.01 ต่อปี มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือนของประชากรเพิ่มขึ้นจาก 13,070 บาทต่อเดือน เป็น 20,434 บาทต่อเดือน ในปี พ.ศ. 2554 โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยของประชากรทั้งหมดตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 – 2554 จำแนกตามรายได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.28 ต่อปี และมีส่วนต่างระหว่างรายได้และ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือนของประชากรเพิ่มขึ้นจาก 1,005 บาทต่อเดือน เป็น 2,434 บาทต่อเดือน ในปี พ.ศ. 2554 โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยของประชากรทั้งหมดตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 – 2554 จำแนกตามส่วนต่างระหว่างรายได้กับค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นร้อยละ 34.66 ต่อปี (ตารางที่ 9)

หนี้สิน

หนี้สินของประชากรในจังหวัดชลบุรีในช่วงปี พ.ศ. 2550 – 2554 สามารถจำแนกได้ 2 ประเภทดังนี้ จำแนกตามวัตถุประสงค์ของการกู้ ได้แก่ ใช้ซื้อ/เช่าซื้อบ้านและ/หรือที่ดิน , ใช้ในการศึกษา , ใช้จ่ายอุปโภคบริโภคอื่นๆ ในครัวเรือน , ใช้ในการทำธุรกิจ และ ใช้ในการทำการเกษตร และมีจำนวนหนี้สินที่กู้เพื่อใช้ซื้อ/เช่าซื้อบ้านและ/หรือที่ดินเพิ่มขึ้นจาก 85,010 บาทต่อปี ในปี พ.ศ. 2550 เป็น 136,389 บาทต่อปี ในปี พ.ศ. 2554 มีจำนวนหนี้สินที่กู้เพื่อใช้ในการศึกษาลดลงจาก 4,566 บาทต่อปี ในปี พ.ศ. 2550 เป็น 850 บาทต่อปี ในปี พ.ศ. 2554 มีจำนวนหนี้สินที่กู้เพื่อใช้จ่ายอุปโภคบริโภคอื่นๆ ในครัวเรือนลดลงจาก 111,508 บาทต่อปี ในปี พ.ศ. 2550 เป็น 46,507 บาทต่อปี ในปี พ.ศ. 2554 มีจำนวนหนี้สินที่กู้เพื่อใช้ในการทำธุรกิจลดลงจาก 23,730 บาทต่อปี ในปี พ.ศ. 2550 เป็น 838 บาทต่อปี ในปี พ.ศ. 2554 มีจำนวนหนี้สินที่กู้เพื่อใช้ในการทำการเกษตรลดลงจาก 7,448 บาทต่อปี ในปี พ.ศ. 2550 เป็น 1,925 บาทต่อปี ในปี พ.ศ. 2554

ส่วนการจำแนกตามแหล่งที่มาของเงินกู้ ได้แก่ หนี้ในระบบ และ หนี้นอกระบบ และมีจำนวนหนี้สินที่กู้ในระบบลดลงจาก 213,986 บาทต่อปี ในปี พ.ศ. 2550 เป็น 186,101 บาทต่อปี ในปี พ.ศ. 2554 มีจำนวนหนี้สินที่กู้นอกระบบลดลงจาก 18,276 บาทต่อปี ในปี พ.ศ. 2550 เป็น 408 บาทต่อปี ในปี พ.ศ. 2554 และประชากรมีจำนวนหนี้สิ้นทั้งหมดลดลงจาก 232,262 ในปี พ.ศ. 2550 เป็น 186,509 ในปี พ.ศ. 2554 โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยของประชากรทั้งหมดตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 – 2554 จำแนกตามจำนวนหนี้สินลดลงร้อยละ -6.71 ต่อปี (ตารางที่ 10)

ข้อมูลการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่

ข้อมูลการจดทะเบียนรถยนต์ในจังหวัดชลบุรีในช่วงปี พ.ศ. 2546 – 2556 จำแนกตามตามประเภทของรถยนต์ ได้แก่ รถนั่งส่วนบุคคล , รถกระบะนั่ง และ รถกระบะบรรทุก และรถนั่งส่วนบุคคลมีจำนวนการจดทะเบียนรถใหม่เพิ่มขึ้นจาก 6,281 คัน ในปี พ.ศ. 2546 เป็น 26,523 คัน ในปี พ.ศ. 2556 โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยของจำนวนการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ประเภทรถนั่งส่วนบุคคลตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 – 2556 เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.35 ต่อปี
รถกระบะนั่งมีจำนวนการจดทะเบียนรถใหม่เพิ่มขึ้นจาก 375 คัน ในปี พ.ศ. 2546 เป็น 527 คัน ในปี พ.ศ. 2556 โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยของจำนวนการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ประเภทรถกระบะนั่งตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 – 2556 เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.91 ต่อปี

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

รถกระบะบรรทุกมีจำนวนการจดทะเบียนรถใหม่เพิ่มขึ้นจาก 6,781 คัน ในปี พ.ศ. 2546 เป็น 10,557 คัน ในปี พ.ศ. 2556 โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยของจำนวนการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ประเภทรถกระบะบรรทุกตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 – 2556 เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.88 ต่อปี

และรถยนต์ทั้งหมดมีจำนวนการจดทะเบียนรถใหม่เพิ่มขึ้นจาก 13,437 คัน ในปี พ.ศ. 2546 เป็น 37,607 คัน ในปี พ.ศ. 2556 โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยของจำนวนการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ทั้งหมดตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 – 2556 เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.11 ต่อปี (ตารางที่ 11)

ตารางที่ 5 ประชากรจากการทะเบียน จำแนกตามเพศ จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2546 – 2555

(หน่วย : คน**)**

ปี พ.ศ.	**ชาย**	**หญิง**	**รวม**
2546	578,534	578,577	1,157,111
	(50.00)	(50.00)	(100.0)
2547	565,181	577,804	1,142,985
	(49.45)	(50.55)	(100.0)
2548	577,878	594,554	1,172,432
	(49.29)	(50.71)	(100.0)
2549	597,030	612,260	1,209,290
	(49.37)	(50.43)	(100.0)
2550	607,029	626,417	1,233,446
	(49.21)	(50.79)	(100.0)
2551	621,057	643,630	1,264,687
	(49.11)	(50.89)	(100.0)
2552	632,356	657,234	1,289,590
	(49.04)	(50.96)	(100.0)
2553	646,266	670,027	1,318,293
	(49.02)	(50.98)	(100.0)
2554	656,537	682,119	1,338,656
	(49.04)	(50.96)	(100.0)
2555	668,744	695,258	1,364,002
	(49.03)	(50.97)	(100.0)
	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)		**1.67**

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บเป็นจำนวนร้อยละของประชากรทั้งหมดอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี) คำนวณจากผลรวมของอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลรวมแต่ละปีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 – 2554 หารด้วยจำนวนปีทั้งหมด

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ ปี 2546 – 2555

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 6 ประชากรในจังหวัดชลบุรี จำแนกตามอายุ ปี พ.ศ. 2550 – 2554

(หน่วย : คน)

ช่วงอายุ	จำนวนประชากรในแต่ละปี				
	2550	**2551**	**2552**	**2553**	**2554**
20 – 24	92,119	92,073	93,094	97,275	99,638
	(7.47)	(7.28)	(11.41)	(7.27)	(7.57)
25 – 29	107,501	107,085	104,289	99,314	102,200
	(8.72)	(8.47)	(12.78)	(7.42)	(7.76)
30 – 34	116,028	118,614	120,791	122,296	122,368
	(9.41)	(9.38)	(14.80)	(9.14)	(9.30)
35 – 39	117,612	118,149	119,520	121,542	120,252
	(9.54)	(9.34)	(14.64)	(9.08)	(9.14)
40 - 44	82,923	83,109	112,701	88,712	86,756
	(8.65)	(8.73)	(13.81)	(8.87)	(8.76)
45 - 49	87,947	92,445	96,858	103,975	100,686
	(7.13)	(7.31)	(11.87)	(7.77)	(7.65)
50 - 54	68,218	71,314	75,484	82,664	79,336
	(5.53)	(5.64)	(9.25)	(6.18)	(6.03)
55 - 59	48,963	52,477	55,421	63,481	59,246
	(3.97)	(4.15)	(6.79)	(4.74)	(4.50)
60 - 64	34,078	35,989	38,048	43,925	41,260
	(2.76)	(2.85)	(4.66)	(3.28)	(3.13)
รวม	755,389.00	771,255.00	816,206	823,184.00	811,742.00
	(100.0)	**(100.0)**	**(100.0)**	**(100.0)**	**(100.0)**
	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)				**1.48**

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บเป็นจำนวนร้อยละของประชากรทั้งหมด

อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี) คำนวณจากผลรวมของอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลรวมแต่ละปีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 – 2554 หารด้วยจำนวนปีทั้งหมด

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2550 – 2554

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 7 ระดับการศึกษาของประชากรในจังหวัดชลบุรี ปี พ.ศ. 2551 – 2555

(หน่วย : คน)

ระดับการศึกษา	จำนวนประชากรในแต่ละปี					อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
	2551	2552	2553	2554	2555	
ไม่มีการศึกษา	9,973	12,861	9,097	9,697	10,103	2.09
	(2.57)	(3.19)	(2.36)	(2.36)	(2.02)	
มัธยมต้น	139,336	132,659	122,838	151,672	142,561	1.05
	(35.88)	(32.92)	(31.93)	(36.98)	(28.45)	
มัธยมปลาย						11.77
สามัญ	67,618	71,478	77,343	91,158	115,831	
	(17.41)	(17.74)	(20.11)	(22.23)	(23.12)	
อาชีวะ	28,554	39,085	25,604	25,113	34,870	7.86
	(7.35)	(9.70)	(6.66)	(6.12)	(6.96)	
อุดมศึกษา						
สายวิชาการ	49,331	60,364	59,185	70,197	97,619	15.62
	(12.70)	(14.98)	(15.39)	(17.11)	(19.48)	
สายอาชีพ	57,305	68,854	65,285	47,988	66,905	5.58
	(14.76)	(17.08)	(16.97)	(11.70)	(13.35)	
สายวิชาการศึกษา	4,435	10,025	10,878	5,395	9,907	33.56
	(1.14)	(2.49)	(2.83)	(1.32)	(1.98)	
ไม่ทราบ	31,802	7,699	14,447	8,938	23,242	26.75
	(8.19)	(1.91)	(3.76)	(2.18)	(4.64)	
รวม	388,354	403,025	384,677	410,158	501,038	5.60
	(100.00)	**(100.00)**	**(100.00)**	**(100.00)**	**(100.00)**	

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บเป็นจำนวนร้อยละของประชากรทั้งหมด

อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี) คำนวณจากผลรวมของอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลรวมแต่ละปีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 – 2555 หารด้วยจำนวนปีทั้งหมด

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2551 – 2555

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 8 อาชีพของประชากรในจังหวัดชลบุรี ปี พ.ศ. 2551 – 2555

(หน่วย : คน)

อาชีพ	จำนวนประชากรที่ประกอบอาชีพในแต่ละปี					อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
	2551	2552	2553	2554	2555	
1. ผู้บัญญัติกฎหมาย ข้าราชการอาวุโส และผู้จัดการ	19,450 (4.37)	26,751 (5.55)	25,769 (5.48)	12,010 (2.46)	31,453 (6.36)	28.47
2. ผู้ประกอบวิชาชีพด้านต่าง ๆ	12,919 (2.90)	23,361 (4.85)	22,867 (4.86)	31,005 (6.34)	37,939 (7.67)	27.33
3. ผู้ประกอบวิชาชีพช่างเทคนิคสาขาต่าง ๆ และอาชีพที่เกี่ยวข้อง	58,069 (13.04)	67,404 (13.99)	53,958 (11.48)	38,851 (7.94)	50,055 (10.12)	-0.61
4. เสมียน	43,877 (9.85)	44,224 (9.18)	33,260 (7.07)	23,200 (4.74)	33,814 (6.84)	-1.70
5. พนักงานบริการและพนักงานในร้านค้าและตลาด	176,612 (39.66)	178,405 (37.03)	198,481 (42.22)	238,164 (48.70)	213,352 (43.14)	4.37
6. ผู้ปฏิบัติงานที่มีฝีมือในด้านการเกษตรและการประมง	48,622 (10.92)	42,062 (8.73)	52,780 (11.23)	59,662 (12.20)	41,752 (8.44)	-1.00
7. ผู้ปฏิบัติงานด้านความสามารถทางฝีมือและธุรกิจการค้าที่เกี่ยวข้อง	85,755 (19.26)	99,550 (20.66)	82,996 (17.65)	86,147 (17.62)	86,175 (17.43)	0.66
รวม	**445,304 (100.0)**	**481,757 (100.0)**	**470,111 (100.0)**	**489,039 (100.0)**	**494,540 (100.0)**	**2.18**

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บเป็นจำนวนร้อยละของประชากรทั้งหมด

อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี) คำนวณจากผลรวมของอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลรวมแต่ละปีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 – 2554 หารด้วยจำนวนปีทั้งหมด

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2551 – 2555

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 9 รายได้และค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือนของประชากรในจังหวัดชลบุรี ปี พ.ศ. 2537 – 2554

(หน่วย : บาท)

ปี พ.ศ.	รายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือน	ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือนของประชากร	ส่วนต่าง
2541	14,075	13,070	1,005
2543	13,807	12,353	1,454
2545	16,797	13,635	3,162
2547	22,286	15,614	6,672
2549	21,869	19,770	2,099
2550	22,260	21,048	1,212
2552	24,052	21,312	2,740
2554	23,007	20,573	2,434
อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)	7.01	6.28	34.66

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บเป็นจำนวนร้อยละของประชากรทั้งหมดอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี) คำนวณจากผลรวมของอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลรวมแต่ละปีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 – 2554 หารด้วยจำนวนปีทั้งหมด

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ ปี 2541 – 2554

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 10 จำนวนหนี้สินต่อครัวเรือนของประชากรในจังหวัดชลบุรี ในปี พ.ศ. 2550 - 2554

(หน่วย : บาท)

รายการหนี้สินของครัวเรือน	**จำนวนหนี้สินในแต่ละปี**			**อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)**
	2550	**2552**	**2554**	
จำแนกตามวัตถุประสงค์				
ใช้ซื้อ/เช่าซื้อบ้านและ/หรือที่ดิน	85,010 (36.60)	129,377 (67.68)	136,389 (73.13)	19.2
ใช้ในการศึกษา	4,566 (1.97)	1,732 (0.91)	850 (0.46)	-37.66
ใช้จ่ายอุปโภคบริโภคอื่นๆ ในครัวเรือน	111,508 (48.01)	50,818 (26.59)	46,507 (24.94)	-20.91
ใช้ในการทำธุรกิจ	23,730 (10.22)	5,615 (2.94)	838 (0.45)	-53.80
ใช้ในการทำการเกษตร	7,448 (3.21)	3,607 (1.89)	1,925 (1.03)	-32.73
จำแนกตามแหล่งที่มา				
หนี้ในระบบ	213,986 (92.13)	187,188 (97.93)	186,101 (99.78)	-4.37
หนี้นอกระบบ	18,276 (7.87)	3,961 (2.07)	408 (0.22)	-56.01
หนี้สินทั้งหมด	**232,262 (100.0)**	**191,149 (100.0)**	**186,509 (100.00)**	**-6.71**

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บเป็นจำนวนร้อยละของประชากรทั้งหมด

อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี) คำนวณจากผลรวมของอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลรวมแต่ละปีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 – 2554 หารด้วยจำนวนปีทั้งหมด

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2550 – 2554

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 11 สถิติการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ ในปี พ.ศ. 2546 – 2556

(หน่วย : คัน)

ปี พ.ศ.	รถนั่งส่วนบุคคล	รถกระบะนั่ง	รถกระบะบรรทุก	รวม
2546	6,281	375	6,781	13,437
	(46.74)	(2.79)	(50.47)	(100.0)
2547	8,019	276	8,740	17,035
	(47.07)	(1.62)	(51.31)	(100.0)
2548	10,350	236	10,579	21,165
	(48.90)	(1.12)	(49.98)	(100.0)
2549	9,721	208	10,365	20,294
	(47.90)	(1.02)	(51.07)	(100.0)
2550	9,596	283	10,832	20,711
	(46.33)	(1.37)	(52.30)	(100.0)
2551	10,733	375	10,254	21,362
	(50.24)	(1.76)	(48.00)	(100.0)
2552	8,663	262	6,174	15,099
	(57.37)	(1.74)	(40.89)	(100.0)
2553	12,627	387	9,603	22,617
	(55.83)	(1.71)	(42.46)	(100.0)
2554	15,622	470	11,416	27,508
	(56.79)	(1.71)	(41.50)	(100.0)
2555	26,013	670	12,522	39,205
	(66.35)	(1.71)	(31.94)	(100.0)
2556	26,523	527	10,557	37,607
	(70.53)	(1.40)	(28.07)	(100.0)
อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)	**16.35**	**6.91**	**6.88**	**12.11**

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บเป็นจำนวนร้อยละของประชากรทั้งหมด

อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี) คำนวณจากผลรวมของอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลรวมแต่ละปีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 – 2556 หารด้วยจำนวนปีทั้งหมด

ที่มา: กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก ปี พ.ศ. 2546 – 2556

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

บทที่ 4

ผลการศึกษา

จากการใช้แบบสอบถามสำรวจผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือนผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี ซึ่งสามารถเก็บแบบสอบถามคืนได้ทั้งสิ้นจำนวน 320 ชุด คิดเป็นร้อยละ 80 ของแบบสอบถามทั้งหมด สามารถแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 4 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 วิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคล พฤติกรรมการซื้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี

ส่วนที่ 2 วิเคราะห์ทัศนคติของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่มีต่อนโยบายรถยนต์คันแรก

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการซื้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

ส่วนที่ 4 ประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี

ส่วนที่ 1 วิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคล พฤติกรรมการซื้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี

ปัจจัยส่วนบุคคล

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาส่วนใหญ่ เป็นเพศหญิง 191 คน คิดเป็นร้อยละ 59.7 และเป็นเพศชาย 129 คน คิดเป็นร้อยละ 40.3 (ตารางที่ 12)

ตารางที่ 12 เพศของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	129	40.3
หญิง	191	59.7
รวม	**320**	**100.0**

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษามีอายุเฉลี่ย 30.18 ปี โดยส่วนมากมีอายุระหว่าง 26 – 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 37.2 รองลงมาเป็นผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่มีอายุ21 - 25 ปี และ 31 – 35 ปี เท่ากัน, 36 – 40 ปี, 41 – 45 ปี และ 46 – 56 ปี คิดเป็นร้อยละ 22.2, 13.8, 2.5 และ 1.9 ตามลำดับ (ตารางที่ 13)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 13 อายุของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
21 - 25 ปี	71	24.9
26 – 30 ปี	120	35.8
31 – 35 ปี	71	21.4
36 – 40 ปี	44	13.5
41 – 45 ปี	8	2.6
46 – 56 ปี	6	1.8
รวม	**320**	**100.0**
อายุเฉลี่ย		**30.18 ปี**

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษามีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 72.8 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีสถานภาพสมรส และ หม้าย/หย่าร้าง คิดเป็นร้อยละ 25.9 และ 1.3 ตามลำดับ (ตารางที่ 14)

ตารางที่ 14 สถานะสมรสของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

สถานะสมรส	จำนวน	ร้อยละ
โสด	233	72.8
สมรส	83	25.9
หม้าย/หย่าร้าง	4	1.3
รวม	**320**	**100.0**

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษามีการศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 81.3 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีอยู่ในการศึกษาปริญญาโท และอนุปริญญา คิดเป็นร้อยละ 10.3 และ 8.4 ตามลำดับ (ตารางที่ 15)

ตารางที่ 15 ระดับการศึกษาของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
อนุปริญญาตรี	27	8.4
ปริญญาตรี	260	81.3
ปริญญาโท	33	10.3
รวม	**320**	**100.0**

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาส่วนใหญ่มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 57.2 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีอาชีพ อื่นๆ (นักศึกษา แม่บ้าน ลูกจ้างของรัฐ), ข้าราชการ, พนักงานรัฐวิสาหกิจ และประกอบธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 15.0 , 13.1 , 8.8 และ 5.9 ตามลำดับ (ตารางที่ 16)

ตารางที่ 16 อาชีพของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
ข้าราชการ	42	13.1
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	28	8.8
พนักงานเอกชน	183	57.2
ประกอบธุรกิจส่วนตัว	19	5.9
อื่นๆ	48	15.0
รวม	**320**	**100.0**

สรุปผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 ที่ศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก พบว่า ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุอยู่ระหว่าง 26 – 30 ปี มีสถานภาพโสด การศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี และประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน

สภาพเศรษฐกิจ

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษามีรายได้หลักต่อเดือนเฉลี่ย 20,426.96 บาท โดยส่วนมากมีรายได้ระหว่าง 15,001 – 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 47.5 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีรายได้หลักต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท, 25,001 – 30,000 บาท, 20,001 – 25,000 บาท, 30,001 – 35,000 บาท, ตั้งแต่ 40,001 บาทขึ้นไป และ 35,001 – 40,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 20.9 , 11.3 , 10.6, 4.4, 3.1 และ 2.2 ตามลำดับ (ตารางที่ 17)

จากสถานภาพสมรส (ตารางที่ 14) มีจำนวนผู้สมรส 83 คน ดังนั้น คู่สมรสผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาครั้งนี้มีจำนวน 83 คน และมีรายได้หลักต่อเดือนเฉลี่ย 23,765.5 บาท โดยส่วนมากมีรายได้ระหว่าง 15,001 – 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 42.2 รองลงมาคู่สมรสผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีรายได้ระหว่าง 20,001 – 25,000 บาท, 25,001 – 30,000 บาท , ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท, ตั้งแต่ 40,001 บาทขึ้นไป , 35,001 – 40,000 บาท และ 30,001 – 35,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 15.7 , 14.5 , 12.0 , 7.2 , 6.0 และ 2.4 ตามลำดับ (ตารางที่ 18)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 17 รายได้หลักต่อเดือนของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

รายได้หลัก	จำนวน	ร้อยละ
≤ 15,000 บาท	67	20.9
15,001 – 20,000 บาท	152	47.5
20,001 – 25,000 บาท	34	10.6
25,001 – 30,000 บาท	36	11.3
30,001 – 35,000 บาท	14	4.4
35,001 – 40,000 บาท	7	2.2
ตั้งแต่ 40,001 บาทขึ้นไป	10	3.1
รวม	**320**	**100.0**
รายได้หลักเฉลี่ย		**20,426.96 บาท**

ตารางที่ 18 รายได้หลักของคู่สมรสของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=83)

รายได้หลักของคู่สมรส	จำนวน	ร้อยละ
≤ 15,000 บาท	10	12.0
15,001 – 20,000 บาท	35	42.2
20,001 – 25,000 บาท	13	15.7
25,001 – 30,000 บาท	12	14.5
30,001 – 35,000 บาท	2	2.5
35,001 – 40,000 บาท	5	6.0
ตั้งแต่ 40,001 บาทขึ้นไป	6	7.2
รวม	**83**	**100.0**
รายได้หลักของคู่สมรสเฉลี่ย		**23,765.5 บาท**

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาที่มีรายได้อื่นๆที่นอกเหนือจากรายได้หลักต่อเดือนเฉลี่ย 9,703.70 บาท โดยส่วนมากมีรายได้อื่นๆต่ำกว่าหรือเท่ากับ 5,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 47.2 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีรายได้อื่นๆระหว่าง 5,001 – 10,000 บาท, 15,001 – 20,000 บาท, 20,001 บาทขึ้นไป และ 10,001 - 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 21.9 , 14.4 , 10.0 และ 6.6 ตามลำดับ (ตารางที่ 19)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 19 รายได้อื่นๆที่นอกเหนือจากรายได้หลักต่อเดือนของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

รายได้อื่นๆ	จำนวน	ร้อยละ
≤ 5,000 บาท	151	47.2
5,001 – 10,000 บาท	70	21.9
10,001 – 15,000 บาท	21	6.6
15,001 – 20,000 บาท	46	14.4
ตั้งแต่ 20,001 บาทขึ้นไป	32	10.0
รวม	**320**	**100.0**
รายได้อื่นๆเฉลี่ย		**9,703.70 บาท**

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาที่มีรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือนต่อเดือนเฉลี่ย 31,245.70 บาท โดยส่วนมากมีรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือนระหว่าง 20,001 – 30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 33.3 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือนต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20,000 บาท, 30,001 – 40,000 บาท, 40,001 – 50,000 บาท , 50,001 – 60,000 บาท , ตั้งแต่ 70,001 บาทขึ้นไป และ 60,001 - 70,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 30.7 , 13.8 , 8.4 , 5.7 , 5.4 และ 2.7 ตามลำดับ (ตารางที่ 20)

ตารางที่ 20 รายได้ทั้งหมดของครัวเรือนต่อเดือนของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

รายได้ทั้งหมดของครัวเรือนต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
≤ 20,000 บาท	98	30.7
20,001 – 30,000 บาท	107	33.3
30,001 – 40,000 บาท	44	13.8
40,001 – 50,000 บาท	27	8.4
50,001 – 60,000 บาท	18	5.7
60,001 – 70,000 บาท	9	2.7
ตั้งแต่ 70,001 บาทขึ้นไป	17	5.4
รวม	**320**	**100.0**
รายได้ทั้งหมดของครัวเรือนเฉลี่ย		**31,245.70 บาท**

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษามีค่าใช้จ่ายหลัก(ค่าใช้จ่ายที่ได้แก่ ค่าอาหาร ค่าโทรศัพท์ ค่าน้ำค่าไฟ ค่าเสื้อผ้า ค่ารักษาพยาบาล ฯลฯ)ต่อเดือนเฉลี่ย 13,356.68 บาท โดยส่วนมากมีค่าใช้จ่ายระหว่าง 5,000 – 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 34.7 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีค่าใช้จ่ายระหว่าง 10,001 – 15,000 บาท, 15,000 – 20,000 บาท, ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 5,000 บาท, 20,001 – 25,000 บาท, 25,000 – 30,000 บาท, ตั้งแต่ 35,001 บาทขึ้นไป และ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

30,001 – 35,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 19.4 , 14.4 , 13.8 , 6.3 , 5.9 , 4.7 และ 0.9 ตามลำดับ (ตารางที่ 21)

ตารางที่ 21 ค่าใช้จ่ายหลักต่อเดือนของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

ค่าใช้จ่ายหลัก	จำนวน	ร้อยละ
≤ 5,000 บาท	44	13.8
5,001 – 10,000 บาท	111	34.7
10,001 – 15,000 บาท	62	19.4
15,001 – 20,000 บาท	46	14.4
20,001 – 25,000 บาท	20	6.3
25,001 – 30,000 บาท	19	5.9
30,001 – 35,000 บาท	3	0.9
ตั้งแต่ 35,001 บาทขึ้นไป	15	4.7
รวม	**320**	**100.0**
ค่าใช้จ่ายหลักเฉลี่ยต่อเดือน		**13,356.68 บาท**

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษามีผู้ที่ซื้อรถยนต์เป็นเงินผ่อน 265 คน และมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่างวดรถยนต์ต่อเดือนเฉลี่ย 8,489.17 บาท โดยส่วนมากมีค่างวดรถยนต์ระหว่าง 6,001 – 7,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 19.6 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีค่างวดรถยนต์ระหว่าง 8,000 – 9,000 บาท , 7,001 – 8,000 บาท , 9,000 – 10,000 บาท , 11,001 – 12,000 บาท 12,001 – 13,000 บาท 5,001 – 6,000 บาท 10,001 – 11,000 บาท , ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 5,000 บาท และ ตั้งแต่ 13,001 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 16.6 , 8.3 , 7.6 , 5.6 , 4.0 , 3.6 และ 1.7 ตามลำดับ (ตารางที่ 22)

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาที่มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าเช่าที่จอดรถยนต์(ทั้งในบ้านและนอกบ้าน เช่น ห้างสรรพสินค้า หรือลานเช่าจอดรถอื่นๆ) ต่อเดือนเฉลี่ย 845.93 บาท โดยมากมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าเช่าที่จอดรถยนต์ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 500 บาท คิดเป็นร้อยละ 38.1 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าเช่าที่จอดรถยนต์ระหว่าง 501 – 1,000 บาท, ตั้งแต่ 2,001 บาทขึ้นไป และ 1,001 – 1,500 บาท และ 1,501 – 2,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 27.8 , 19.3 , 11.6 และ 3.1 ตามลำดับ (ตารางที่ 23)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 22 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่างวดรถยนต์ต่อเดือนของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=265)

ค่างวดรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
≤ 5,000 บาท	5	1.9
5,001 – 6,000 บาท	16	6.0
6,001 – 7,000 บาท	52	19.6
7,001 – 8,000 บาท	45	17.0
8,001 – 9,000 บาท	49	18.5
9,001 – 10,000 บาท	46	17.4
10,001 – 11,000 บาท	10	3.8
11,001 – 12,000 บาท	22	8.3
12,001 – 13,000 บาท	17	6.4
ตั้งแต่ 13,001 บาทขึ้นไป	3	1.1
รวม	**265**	**100.0**
ค่างวดรถยนต์เฉลี่ยต่อเดือน		**8,489.17 บาท**

ตารางที่ 23 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าเช่าที่จอดรถยนต์ต่อเดือนของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

ค่าเช่าที่จอดรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
≤ 500 บาท	122	38.1
501 – 1,000 บาท	89	27.8
1,001 – 1,500 บาท	62	19.4
1,501 – 2,000 บาท	37	11.6
ตั้งแต่ 2,001 บาทขึ้นไป	10	3.1
รวม	**320**	**100.0**
ค่าเช่าที่จอดรถยนต์เฉลี่ยต่อเดือน		**845.93 บาท**

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาครั้งนี้มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าน้ำมันรถยนต์ต่อเดือนเฉลี่ย 2,974.87 บาท โดยมากมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าน้ำมันรถยนต์ระหว่าง 2,501 – 3,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 27.2 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าน้ำมันรถยนต์ระหว่าง 3,501 – 4,000 บาท, 1,501 – 2,000 บาท, ตั้งแต่ 4,001 บาทขึ้นไป, 2,001 – 2,500 บาท, 3,001 – 3,500 บาท, 501 – 1,000 บาท, 1,001 – 1,500 บาท และ ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 500 บาท คิดเป็นร้อยละ 20.0 , 16.9 , 11.9 7.5 , 6.3 , 5.3 , 4.4 และ 0.6 ตามลำดับ (ตารางที่ 24)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 24 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าน้ำมันรถยนต์ต่อเดือนของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

ค่าน้ำมันรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
$\leq$ 500 บาท	2	0.6
501 – 1,000 บาท	17	5.3
1,001 – 1,500 บาท	14	4.4
1,501 – 2,000 บาท	54	16.9
2,001 – 2,500 บาท	24	7.5
2,501 – 3,000 บาท	87	27.1
3,001 – 3,500 บาท	20	6.3
3,501 – 4,000 บาท	64	20.0
ตั้งแต่ 4,001 บาทขึ้นไป	38	11.9
รวม	**320**	**100.0**
ค่าน้ำมันรถยนต์เฉลี่ยต่อเดือน		**2,974.87 บาท**

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาครั้งนี้ที่มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าบำรุงรักษารถยนต์ต่อปีเฉลี่ย 2,096.61 บาท โดยมากมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าบำรุงรักษารถยนต์ระหว่าง 1,001 – 2,000 บาท/ปี คิดเป็นร้อยละ 32.5 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าบำรุงรักษารถยนต์ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 1,000 บาท/ปี , 2,001 – 3,000 บาท/ปี , 3,001 – 4,000 บาท/ปี , ตั้งแต่ 5,001 บาท/ปีขึ้นไป และ 4,001 – 5,000 บาท/ปี คิดเป็นร้อยละ 27.5 , 16.3 , 11.6 , 7.5 และ 5.0 ตามลำดับ (ตารางที่ 25)

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาครั้งนี้ที่มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าทางด่วนต่อเดือนเฉลี่ย 526.16 บาท โดยมากมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าทางด่วนระหว่าง 251 – 500 บาท คิดเป็นร้อยละ 32.8 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าทางด่วนระหว่างต่ำกว่าหรือเท่ากับ 500 บาท , 751 – 1,000 บาท , 501 – 750 บาท และ ตั้งแต่ 1,001 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 25.6 , 23.4 , 15.9 และ 2.2 ตามลำดับ (ตารางที่ 26)

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาครั้งนี้ที่มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าล้างรถยนต์ต่อเดือนเฉลี่ย 409.97 บาท โดยมากมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าล้างรถยนต์ระหว่าง 151 – 200 บาท คิดเป็นร้อยละ 28.4 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าล้างรถยนต์ตั้งแต่ 401 บาทขึ้นไป , 251 – 300 บาท , ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 150 บาท , 201 – 250 บาท , 351 – 400 บาท และ 301 – 350 บาท คิดเป็นร้อยละ 19.4 , 17.8 , 12.8 , 10.0 , 7.2 และ 4.4 ตามลำดับ (ตารางที่ 27)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 25 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าบำรุงรักษารถยนต์ต่อปีของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

ค่าบำรุงรักษารถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
≤ 1,000 บาท	88	27.5
1,001 – 2,000 บาท	103	32.2
2,001 – 3,000 บาท	52	16.3
3,001 – 4,000 บาท	37	11.6
4,001 – 5,000 บาท	16	5.0
ตั้งแต่ 5,001 บาทขึ้นไป	24	7.5
รวม	**320**	**100.0**
ค่าบำรุงรักษารถยนต์เฉลี่ยต่อปี		**2,096.61 บาท**

ตารางที่ 26 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าทางด่วนต่อเดือนของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

ค่าทางด่วน	จำนวน	ร้อยละ
≤ 250 บาท	75	23.4
251 – 500 บาท	105	32.8
501 – 750 บาท	51	15.9
751 – 1,000 บาท	82	25.6
ตั้งแต่ 1,001 บาทขึ้นไป	7	2.2
รวม	**320**	**100.0**
ค่าทางด่วนเฉลี่ยต่อเดือน		**526.16 บาท**

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาครั้งนี้มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าต่อทะเบียนต่อปีเฉลี่ย 2,040.27 บาท โดยมากมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าต่อทะเบียนรถยนต์ระหว่าง 1,001 – 2,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 56.9 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าต่อทะเบียนรถยนต์ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 1,000 บาท, 2,001 – 3,000 บาท, 4,001 – 5,000 บาท 3,001 – 4,000 บาท และตั้งแต่ 5,001 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 14.1 , 11.6 , 9.1 , 5.0 และ 3.4 ตามลำดับ (ตารางที่ 28)

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาครั้งนี้มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าประกันภัยรถยนต์ต่อปีเฉลี่ย 16,041.79 บาท โดยมากมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าประกันภัยระหว่าง 15,001 – 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 67.8 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าประกันภัยรถยนต์ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท/ปี และ 20,001 บาท/ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 24.1 และ 8.1 ตามลำดับ (ตารางที่ 29)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 27 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าล้างรถยนต์ต่อเดือนของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

ค่าล้างรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
≤ 150 บาท	41	12.8
151 – 200 บาท	91	28.4
201 – 250 บาท	32	10.0
251 – 300 บาท	57	17.8
301 – 350 บาท	14	7.2
351 – 400 บาท	23	4.4
ตั้งแต่ 401 บาทขึ้นไป	62	19.4
รวม	**320**	**100.0**
ค่าล้างรถยนต์เฉลี่ยต่อเดือน		**409.97 บาท**

ตารางที่ 28 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าต่อทะเบียนต่อปีรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

ค่าต่อทะเบียนรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
≤ 1,000 บาท	45	14.1
1,001 – 2,000 บาท	182	56.9
2,001 – 3,000 บาท	37	11.6
3,001 – 4,000 บาท	16	5.0
4,001 – 5,000 บาท	29	9.1
ตั้งแต่ 5,001 บาทขึ้นไป	11	3.4
รวม	**320**	**100.0**
ค่าต่อทะเบียนรถยนต์เฉลี่ยต่อปี		**2040.27 บาท**

ตารางที่ 29 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าประกันภัยรถยนต์ต่อปีของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

ค่าประกันภัยรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
≤ 15,000 บาท	77	24.1
15,001 – 20,000 บาท	217	67.8
ตั้งแต่ 20,001 บาทขึ้นไป	26	8.1
รวม	**320**	**100.0**
ค่าประกันภัยรถยนต์เฉลี่ยต่อปี		**16,041.79 บาท**

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาครั้งนี้ที่มีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ต่อปีเฉลี่ย 2,234.96 บาท โดยมากมีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ระหว่าง 1,001 – 2,000 บาท/ปี คิด

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เป็นร้อยละ 31.9 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ระหว่างต่ำกว่าหรือเท่ากับ 1,000 บาท/ปี , 2,001 – 3,000 บาท/ปี , 3,001 – 4,000 บาท/ปี , ตั้งแต่ 5,001 บาท/ปีขึ้นไป และ 4,001 – 5,000 บาท/ปี คิดเป็นร้อยละ 20.6 , 16.3 , 13.8 , 10.6 และ 6.9 ตามลำดับ (ตารางที่ 30)

ตารางที่ 30 ค่าใช้จ่ายอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ต่อปีของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

ค่าใช้จ่ายอื่นๆที่เกี่ยวกับรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
≤ 1,000 บาท	66	20.6
1,001 – 2,000 บาท	102	31.9
2,001 – 3,000 บาท	52	16.3
3,001 – 4,000 บาท	44	13.8
4,001 – 5,000 บาท	22	6.9
ตั้งแต่ 5,001 บาทขึ้นไป	34	10.6
รวม	**320**	**100.0**
ค่าใช้จ่ายอื่นๆที่เกี่ยวกับรถยนต์ต่อปี		**2,234.96 บาท**

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาครั้งนี้ที่มีค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ต่อเดือนเฉลี่ย 13,731.30 บาท โดยมากมีค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ระหว่าง 10,001 – 15,000 บาท/เดือน คิดเป็นร้อยละ 41.2 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ระหว่าง 15,001 - 20,000 บาท/ปเดือน , 5,001 – 10,000 บาท/เดือน , ตั้งแต่ 20,001 บาท/เดือนขึ้นไป , และต่ำกว่าหรือเท่ากับ 5,000 บาท/เดือน คิดเป็นร้อยละ 34.7 , 13.4 , 6.1 และ 4.6 ตามลำดับ (ตารางที่31)

ตารางที่ 31 ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ต่อเดือนของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
≤ 5,000 บาท	14	4.6
5,001 – 10,000 บาท	43	13.4
10,001 – 15,000 บาท	132	41.2
15,001 – 20,000 บาท	111	34.7
ตั้งแต่ 20,001 บาทขึ้นไป	20	6.1
รวม	**320**	**100.0**
ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์		**13,731.30 บาท**

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้มีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ต่อเดือนเฉลี่ย 13,731.30 บาท โดยมากมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่างวดรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 56.2 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าน้ำมันรถยนต์ , ค่าประกันภัย , ค่าเช่าที่จอดรถยนต์ , ค่าทางด่วน , ค่าล้างรถยนต์ , ค่าบำรุงรักษาและค่าใช้จ่ายอื่นๆ เท่ากัน และ ค่าต่อทะเบียน คิดเป็นร้อยละ 19.7 , 8.8 , 5.6 , 3.5 , 2.7 , 1.2 และ 1.1 ตามลำดับ (ตารางที่ 32)

ตารางที่ 32 ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์เฉลี่ยต่อเดือนของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในด้านต่างๆ

(n = 320)

รายการ	จำนวน(บาท/เดือน)	ร้อยละ
ค่างวดรถยนต์	8,489.17	56.2
ค่าเช่าที่จอดรถยนต์	845.93	5.6
ค่าน้ำมันรถ	2,974.87	19.7
ค่าบำรุงรักษารถยนต์	174.72	1.2
ค่าทางด่วน	526.16	3.5
ค่าล้างรถยนต์	409.97	2.7
ค่าต่อทะเบียน	170.02	1.1
ค่าประกันภัย	1,336.82	8.8
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	186.25	1.2
รวม	**13,731.30**	**100.0**

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้มีรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือนต่อเดือนเฉลี่ย 31,245.7 บาท มีรายได้หลักต่อเดือนเฉลี่ย 20,427 บาท และมีค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ต่อเดือนเฉลี่ย 13,731.30 บาท และมีรายได้สุทธิ 4,157.72 บาท โดยมากในด้านรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือนจะอยู่ระหว่าง 20,001 – 30,000 บาท รายได้หลักจะอยู่ระหว่าง 15,001 – 20,000 บาท และมีค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์อยู่ระหว่าง 10,001 – 15,000 บาท (ตารางที่ 33)

นอกจากนั้นผู้วิจัยยังทำการศึกษาผลกระทบของรายได้และค่าใช้จ่ายของครัวเรือน โดยแยกตามช่วงของรายได้ ดังนี้ ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30,000 บาท , 30,001 – 50,000 บาท และ ตั้งแต่ 50,001 บาทขึ้นไป จากการศึกษา พบว่า ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ที่มีรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือนต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30,000 บาท จะได้รับผลกระทบจากการเข้าร่วมโครงการนี้ เนื่องจากรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือน มีจำนวนเท่ากับหรือใกล้เคียงกับค่าใช้จ่ายรวมทั้งหมดของครัวเรือน และมีรายได้สุทธิเฉลี่ยเหลือประมาณ 436.78 บาท/เดือน ซึ่งมีจำนวนน้อยพอสมควร ถ้าเกิดครัวเรือนดังกล่าวมีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นมาโดยไม่ได้คาดคิด เช่น การเจ็บป่วย อุบัติเหตุ ฯลฯ จะทำให้ครัวเรือนไม่สามารถที่จะรับความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นได้

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่มีรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือนอยู่ระหว่าง 30,001 – 50,000 บาท จะได้รับโอกาสในการซื้อ หรือเจ้าของรถยนต์ เนื่องจากรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือนมีจำนวนมากกว่าค่าใช้จ่ายรวมทั้งหมดของครัวเรือน และรายได้สุทธิเฉลี่ยเหลือประมาณ 3,942.56 บาท/เดือน ซึ่งเป็นจำนวนที่ไม่มากและไม่น้อยจนเกินไป ครัวเรือนสามารถนำเงินที่เหลือดังกล่าวมาใช้จ่ายยามฉุกเฉินได้

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่มีรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือนตั้งแต่ 50,001 บาทขึ้นไป จะไม่ได้รับผลกระทบจากการเข้าร่วมโครงการรถยนต์คันแรก เนื่องจากรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือนมีจำนวนมากกว่าค่าใช้จ่ายรวมทั้งหมดของครัวเรือน และรายได้สุทธิเฉลี่ยเหลือประมาณ 11,899.17 บาท/เดือน ซึ่งเงินจำนวนนี้นอกจากจะใช้ยามฉุกเฉินแล้ว ยังเพียงพอที่จะเก็บออมได้อีกด้วย (ตารางที่ 34)

ตารางที่ 33 เปรียบเทียบรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือน รายได้หลัก และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ต่อเดือนของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

รายการ	จำนวน(บาท/เดือน)	ร้อยละ
รายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือน	31,245.70	100.0
ค่าใช้จ่ายหลักของครัวเรือน	13,356.68	42.8
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับรถยนต์คันแรก	13,731.30	43.9
รวมค่าใช้จ่าย	27,087.98	86.7
รายได้สุทธิ(รายได้รวม – ค่าใช้จ่ายรวม)	4,157.72	13.3

ตารางที่ 34 เปรียบเทียบรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือน ค่าใช้จ่ายหลัก และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก แบ่งตามช่วงของรายได้รวม

ช่วงของรายได้รวม (บาท/เดือน)	รายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือน(บาท/เดือน)	ค่าใช่จ่ายหลัก(บาท/เดือน)	ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับรถยนต์ (บาท/เดือน)	รายได้สุทธิ (บาท/เดือน)
$\leq$ 30,000	19,980.75	9,758.97	9,785.00	436.78
30,001 – 50,000	42,079.15	22,500.50	15,636.09	3,942.56
ตั้งแต่ 50,001 บาทขึ้นไป	67,386.68	33,986.97	21,500.5	11,899.17

สรุปผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 ที่ศึกษาสภาพเศรษฐกิจของครัวเรือน พบว่า ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีรายได้หลักเฉลี่ยต่อเดือน 20,426.96 บาท คู่สมรสมีรายได้หลักเฉลี่ยต่อเดือน 23,765.5 บาท มีรายได้อื่นๆ หรือรายได้เสริมเฉลี่ยต่อเดือน 9,703.70 บาท และทั้งครัวเรือนมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 31,245.70 บาท ในส่วนของค่าใช้จ่ายผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีค่าใช้จ่ายหลัก

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

(ค่าอาหาร ค่าน้ำ ค่าไฟ ค่าโทรศัพท์ ฯลฯ) เฉลี่ยต่อเดือน 13,356.68 บาท มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นมา ได้แก่ ค่างวดรถยนต์เฉลี่ยต่อเดือน 8,489.17 บาท ค่าที่จอดรถยนต์เฉลี่ยต่อเดือน 845.93 บาท ค่าน้ำมันรถยนต์เฉลี่ยต่อเดือน 2,974.87 บาท ค่าบำรุงรักษารถยนต์เฉลี่ยต่อปี 2,096.61 บาท ค่าทางด่วนเฉลี่ยต่อเดือน 526.16 บาท ค่าล้างรถยนต์เฉลี่ยต่อเดือน 409.97 บาท ค่าต่อทะเบียนเฉลี่ยต่อปี 2,040.27 บาท ค่าประกันภันรถยนต์ลี่ยต่อปี 16,041.79 บาท ค่าใช้จ่ายอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ เช่น ค่าแม๊กซ์ ชุดอุปกรณ์ตกแต่งรถยนต์ เป็นต้น และมีค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ต่อเดือนเฉลี่ย 13,731.30 บาท และเมื่อเปรียบเทียบระหว่างรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือน กับค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ พบว่า ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ มีค่ามากถึง 44% ของรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือน และจากการเปรียบเทียบรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือน หักค่าใช้จ่ายหลักของครัวเรือน หักค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์คันแรก พบว่า กลุ่มที่ได้รับผลกระทบ คือ กลุ่มผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่มีรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือนต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30,000 บาท และมีรายได้สุทธิเฉลี่ยเหลือประมาณ 436.78 บาท/เดือน ซึ่งมีจำนวนน้อยพอสมควร ถ้าเกิดครัวเรือนดังกล่าวมีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นมาโดยไม่ได้คาดคิด เช่น การเจ็บป่วย อุบัติเหตุ ฯลฯ จะทำให้ครัวเรือนไม่สามารถที่จะรับความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นได้ กลุ่มที่ได้รับประโยชน์ คือ ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่มีรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือนตั้งแต่ 50,001 บาทขึ้นไป จะไม่ได้รับผลกระทบจากการเข้าร่วมโครงการรถยนต์คันแรก เนื่องจากรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือนมีจำนวนมากกว่าค่าใช้จ่ายรวมทั้งหมดของครัวเรือน และรายได้สุทธิเฉลี่ยเหลือประมาณ 11,899.17 บาท/เดือน ซึ่งเงินจำนวนนี้นอกจากจะใช้ยามฉุกเฉินแล้ว ยังเพียงพอที่จะเก็บออมได้อีกด้วย นอกจากนั้นยังเป็นการเปิดโอกาสให้กับกลุ่มผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่มีรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือนในระดับปานกลาง (ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่มีรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือนอยู่ระหว่าง 30,001 – 50,000 บาท) สามารถที่จะซื้อและและเป็นเจ้าของรถยนต์ได้

สภาพสังคม

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาครั้งนี้มีจำนวนสมาชิกทั้งหมดในครอบครัวเฉลี่ย 4.03 คน โดยมากมีจำนวนสมาชิกทั้งหมดในครอบครัว 4 คน คิดเป็นร้อยละ 36.6 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีจำนวนสมาชิกทั้งหมดในครอบครัวจำนวน 3 คน, 5 คน, 6 คน, 2 คน, 1 คน, 7 คน และ 8 คนหรือมากกว่า คิดเป็นร้อยละ 20.9 , 17.5 , 10.3 , 9.4 , 2.2 , 1.9 และ 1.2 ตามลำดับ (ตารางที่ 35)

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาครั้งนี้ที่มีสมาชิกในครอบครัวที่กำลังเรียนหนังสืออยู่มี 125 คน และมีสมาชิกในครอบครัวที่กำลังเรียนหนังสืออยู่เฉลี่ย 1.35 คน โดยมากจำนวนสมาชิกที่กำลังเรียนหนังสืออยู่มีจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 77.6 รองลงมาครอบครัวผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีจำนวนสมาชิกที่กำลังเรียนหนังสือจำนวน 2 คน, 3 คน และ 4 คน คิดเป็นร้อยละ 15.2 , 4.8 และ 2.4 ตามลำดับ (ตารางที่ 36)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 35 จำนวนสมาชิกทั้งหมดในครอบครัวของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

จำนวนสมาชิกทั้งหมด	จำนวน	ร้อยละ
1	7	2.2
2	30	9.4
3	67	20.9
4	117	36.6
5	56	17.5
6	33	10.3
7	6	1.9
ตั้งแต่ 8 คนขึ้นไป	4	1.3
รวม	**320**	**100.0**
จำนวนสมาชิกทั้งหมดเฉลี่ยต่อครอบครัว		**4.03 คน**

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาครั้งนี้มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวที่ทำงานอยู่เฉลี่ย 2.90 คน โดยมากจำนวนสมาชิกในครอบครัวที่ทำงานอยู่มีจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 31.9 รองลงมาครอบครัวผู้ใช้สิทธิรถยนต์คันแรกมีจำนวนสมาชิกในครอบครัวที่ทำงานอยู่จำนวน 2 คน, 4 คน, 1 คน, 5 คน และ 6 คนหรือมากกว่า คิดเป็นร้อย 27.5 , 22.5 , 10.6 , 6.6 และ 0.9 ตามลำดับ (ตารางที่ 37)

ตารางที่ 36 จำนวนสมาชิกที่กำลังเรียนหนังสือของครอบครัวผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=125)

จำนวนสมาชิกที่กำลังเรียนหนังสือ	จำนวน	ร้อยละ
1	97	77.6
2	19	15.2
3	6	4.8
4	3	2.4
รวม	**125**	**100.0**
จำนวนสมาชิกที่กำลังเรียนหนังสือเฉลี่ยต่อครอบครัว		**1.35 คน**

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 37 จำนวนสมาชิกในครอบครัวที่ทำงานของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

จำนวนสมาชิกที่ทำงาน	จำนวน	ร้อยละ
1	34	10.6
2	88	27.5
3	102	31.9
4	72	22.5
5	21	6.6
6หรือมากกว่า	3	0.9
รวม	**320**	**100.0**
จำนวนสมาชิกที่ทำงานเฉลี่ยต่อครอบครัว		**2.90 คน**

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาที่มีจำนวนสมาชิกที่ไม่ได้ทำงานมี 165 คน และมีจำนวนสมาชิกที่ไม่ได้ทำงานเฉลี่ย 1.39 คน โดยมากมีจำนวนสมาชิกที่ไม่ได้ทำงานจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 67.3 รองลงมาครอบครัวผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีจำนวนสมาชิกที่ไม่ได้ทำงาน 2 คน, 3 คน และ 4 คน คิดเป็นร้อยละ 27.9 3.0 และ 1.8 ตามลำดับ (ตารางที่ 38)

ตารางที่ 38 จำนวนสมาชิกในครอบครัวที่ไม่ได้ทำงานของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=165)

จำนวนสมาชิกที่ไม่ได้ทำงาน	จำนวน	ร้อยละ
1	111	67.3
2	46	27.9
3	5	3.0
4	3	1.8
รวม	**165**	**100.0**
จำนวนสมาชิกที่ไม่ได้ทำงานเฉลี่ยต่อครอบครัว		**1.39 คน**

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ที่มีบุคคลที่ต้องส่งเสียเลี้ยงดูมี 142 คน และมีบุคคลที่ต้องส่งเสียเลี้ยงดูเฉลี่ย 1.54 คน โดยมากมีบุคคลที่ต้องส่งเสียเลี้ยงดูจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 50.0 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีจำนวนบุคคลที่ต้องส่งเสียเลี้ยงดู 2 คน, 3 คนและ 4 คนเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 47.2 และ 1.4 ตามลำดับ (ตารางที่ 39)

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ต่างจังหวัด คิดเป็นร้อยละ 59.4 และภูมิลำเนาเดิมอยู่จังหวัดชลบุรี คิดเป็นร้อยละ 40.6 (ตารางที่ 40)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 39 จำนวนบุคคลที่ต้องส่งเสียเลี้ยงดูของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=142)

จำนวนบุคคลที่ต้องส่งเสียเลี้ยงดู	จำนวน	ร้อยละ
1	71	50.0
2	67	47.2
3	2	1.4
4	2	1.4
รวม	**142**	**100.0**
จำนวนบุคคลที่ต้องส่งเสียเลี้ยงดู		**1.54 คน**

ตารางที่ 40 ภูมิลำเนาเดิมของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

ภูมิลำเนาเดิม	จำนวน	ร้อยละ
ชลบุรี	130	40.6
จังหวัดอื่นๆ	190	59.4
รวม	**320**	**100.0**

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาครั้งนี้มีสาเหตุการย้ายถิ่นฐานมาจากจังหวัดอื่นจำนวน 190 คน (ตารางที่ 40) และมีสาเหตุการย้ายถิ่นฐานมาจากจังหวัดอื่นเพราะมาทำงานหรือย้ายงานมาที่จังหวัดชลบุรี คิดเป็นร้อยละ 64.7 รองลงมาผู้ใช้สิทธ์รถยนต์คันแรกมีสาเหตุการย้ายถิ่นฐานคือย้ายตามสามี /ภรรยา /ครอบครัว และ อื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 30.5 และ 4.7 ตามลำดับ (ตารางที่ 41)

ตารางที่ 41 สาเหตุการย้ายถิ่นฐานของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=190)

สาเหตุการย้ายถิ่นฐาน	จำนวน	ร้อยละ
มาทำงาน/ย้ายงาน	123	64.7
ย้ายตามสามี/ภรรยา/ครอบครัว	58	30.5
ย้ายบ้าน		
อื่นๆ	9	4.7
รวม	**190**	**100.0**

สรุปผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 ที่ศึกษาสภาพสังคมของครัวเรือนผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก พบว่า จำนวนสมาชิกในครอบครัวของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษามีจำนวนเฉลี่ย 4

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

คน กำลังศึกษาอยู่ 1 คน กำลังทำงานอยู่ 3 คน ไม่ได้ทำงาน 1 คน จำนวนบุคคลที่ต้องอุปการะ 2 คน ส่วนใหญ่เป็นคนต่างจังหวัด ย้ายมาจังหวัดชลบุรี เพื่อมาทำงานหรือย้ายงานมาที่จังหวัดชลบุรี

พฤติกรรมการซื้อรถยนต์

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ซื้อรถยนต์ยี่ห้อโตโยต้า คิดเป็นร้อยละ 27.2 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกซื้อรถยนต์ยี่ห้อฮอนด้า นิสสัน มิตซูบิชิ ฟอร์ด อีซูซุ อื่นๆ (ซูซูกิ เกียร์) มาสด้า และ เซฟโลเลต คิดเป็นร้อยละ 21.6 11.6 9.1 8.4 8.1 5.6 5.3 และ 3.1 ตามลำดับ (ตารางที่ 42)

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ซื้อรถยนต์รุ่น Toyota Vios คิดเป็นร้อยละ 16.9 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกซื้อรถยนต์ รุ่น Honda City , Isuzu D – Max , Nissan March , Ford Fiesta , Mitsubishi Mirage , Toyota Yaris , Toyota Vigo – Champ และ Suzuki Swift มีค่าเท่ากัน , Mazda 2 , Honda Jazz , Nissan Almera , Mitsubishi Triton และ Chevrolet Sonic มีค่าเท่ากัน , Honda City – CNG , Honda Brio และ Ford Ranger มีค่าเท่ากัน, Honda Brio – Amaze และ Mazda BT – 50 และ Kia Picanto มีค่าเท่ากัน , Chevrolet Aveo และ Chevrolet Colorado และ Nissan Navara มีค่าเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 12.8 , 8.1 , 7.2 , 6.9 , 6.6 , 5.3 , 5.0 , 4.7 , 4.4 , 4.1 , 2.5 , 2.5 , 2.2 , 1.6 , 0.6 และ 0.3 ตามลำดับ (ตารางที่ 42)

ตารางที่ 42 ยี่ห้อและรุ่นของรถยนต์จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

ยี่ห้อรถยนต์	ประเภท				รวม	
	รถเก๋ง		รถกระบะ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ฮอนด้า	69	26.4	0		69	21.6
City	41	12.8	0		41	59.4
City CNG	7	2.2	0		7	10.1
Jazz	14	4.4	0		14	20.3
Brio	5	1.6	0		5	7.2
Brio Amaze	2	0.6	0		2	2.9
มิตซูบิชิ	21	8.0	8	13.6	29	9.1
Triton	0		8	2.5	8	27.6
Mirage	21	6.6	0		21	72.4
มาสด้า	15	5.7	2	3.4	17	5.3
Mazda 2	15	4.7	0		15	88.2
BT-50	0		2	0.6	2	11.8

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 42 (ต่อ)

ยี่ห้อรถยนต์	ประเภท				รวม	
	รถเก๋ง		รถกระบะ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ฟอร์ด	22	8.4	5	8.5	27	8.4
Fiesta	22	6.9	0		22	81.5
Ranger	0		5	1.6	5	18.5
เซฟโลเลต	9	3.4	1	1.7	10	3.1
Sonic	8	2.5	0		8	80.0
Aveo	1	0.3	0		1	10.0
Colorado	0		1	0.3	1	10.0
นิสสัน	36	13.8	1	1.7	37	11.6
Almera	13	4.1	0		13	35.1
March	23	7.2	0		23	62.2
Navara	0		1	0.3	1	2.7
อีซูซุ	0		26	44.1	26	8.1
D-Max	0		26	8.1	26	100
โตโยต้า	71	27.2	16	27.1	87	27.2
Vios	54	16.9			54	62.1
Yaris	17	5.3			17	19.5
Vigo - Champ			16	5.0	16	18.4
อื่นๆ	18	6.9	0		18	5.6
ซูซูกิ Swift	16	5.0	0		16	88.9
เกียร์ Picanto	2	0.6	0		2	11.1
รวม	**261**	**100.0**	**59**	**100.0**	**320**	**100.0**

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ซื้อรถยนต์ที่มีรุ่นย่อยเป็นตัว TOP (เป็นรุ่นย่อยที่ดีที่สุดในแต่ละรุ่นและแต่ละยี่ห้อ) คิดเป็นร้อยละ 40.3 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกซื้อรถยนต์ที่มีรุ่นย่อยเป็นรุ่นธรรมดา(รุ่นย่อยอื่นๆที่นอกเหนือจากรุ่นที่ดีที่สุด และ รุ่นรองจากรุ่นที่ดีที่สุด) และตัวรอง TOP (รุ่นรองจากรุ่นที่ดีที่สุด) คิดเป็นร้อยละ 32.2 และ 27.5 ตามลำดับ (ตารางที่ 43)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 43 รุ่นย่อยรถยนต์จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

รุ่นย่อยรถยนต์	ประเภท				รวม	
	รถเก๋ง		รถกระบะ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ตัว TOP	91	34.9	38	64.4	129	40.3
ตัวรอง TOP	77	28.5	11	18.6	88	27.5
ตัวธรรมดา	93	35.6	10	16.9	103	32.2
รวม	**261**	**100.0**	**59**	**100.0**	**320**	**100.0**

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ซื้อรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์เฉลี่ย 1,510.78 CC โดยมากซื้อรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ระหว่าง 1,401 – 1,500 CC คิดเป็นร้อยละ 40.6 รองลงมาผู้ใช้สิทธถยนต์คันแรกซื้อรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 1,200 CC เครื่องยนต์ขนาดอื่นๆ (2,500 CC 3,000 CC) และ 1,201 – 1,400 CC คิดเป็นร้อยละ 20.4 , 16.4 และ 10.6 ตามลำดับ (ตารางที่ 44)

ตารางที่ 44 ขนาดเครื่องยนต์ของรถยนต์จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

ขนาดเครื่องยนต์	ประเภท				รวม	
	รถเก๋ง		รถกระบะ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
≤ 1,200 CC	65	24.9	0		65	20.4
1,201 - 1,400 CC	34	13.0	0		34	10.6
1,401 - 1,500 CC	162	62.1	0		162	50.6
อื่นๆ	0		59	100.0	59	16.4
รวม	**261**	**100.0**	**59**	**100.0**	**320**	**100.0**
	ขนาดเครื่องยนต์เฉลี่ย				**1,510.78 CC**	

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ซื้อรถยนต์สีขาว คิดเป็นร้อยละ 36.9 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกซื้อรถยนต์สีดำ , สีบรอนซ์ , สีอื่นๆ (สีเขียว สีน้ำเงิน สีแดง สีฟ้า สีส้ม) และ สีเทา คิดเป็นร้อยละ 22.5 , 17.2 , 12.2 และ 11.3 ตามลำดับ (ตารางที่ 45)

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ซื้อรถยนต์ที่มีราคาเฉลี่ย 636,609.76 บาท โดยมากซื้อรถยนต์ที่มีราคาระหว่าง 550,001 – 700,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 56.9 รองลงมาผู้ใช้

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สิทธิ์รถถยนต์คันแรกซื้อรถยนต์ที่มีราคาระหว่าง 700,001 – 1,000,000 บาท และ ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 550,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 22.2 และ 20.9 ตามลำดับ (ตารางที่ 46)

ตารางที่ 45 สีรถยนต์จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

สีรถยนต์	ประเภท				รวม	
	รถเก๋ง		รถกระบะ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
บรอนซ์	39	14.9	16	27.1	55	17.2
ดำ	50	19.2	22	37.3	72	22.5
เทา	29	11.1	7	11.9	36	11.3
ขาว	107	41.0	11	18.6	118	36.9
อื่นๆ	36	13.8	3	5.1	39	12.2
รวม	**261**	**100.0**	**59**	**100.0**	**320**	**100.0**

ตารางที่ 46 ราคารถยนต์จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

ราคารถยนต์	ประเภท				รวม	
	รถเก๋ง		รถกระบะ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
≤ 550,000 บาท	71	27.2	0		71	22.2
550,001 – 700,000 บาท	170	65.1	12	20.3	182	56.9
700,001 – 1,000,000 บาท	20	7.7	47	79.7	67	20.9
รวม	**261**	**100.0**	**59**	**100.0**	**320**	**100.0**
ราคารถยนต์เฉลี่ย					**636,609.76 บาท**	

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกทีทำการศึกษาในครั้งนี้ซื้อรถยนต์โดยวิธีการผ่อน คิดเป็นร้อยละ 82.8 และซื้อรถยนต์โดยซื้อเงินสด คิดเป็นร้อยละ 17.2 ตามลำดับ (ตารางที่ 47)

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ที่ซื้อรถยนต์โดยวิธีการผ่อนมีจำนวน 265 คน (ตารางที่ 46) และมีจำนวนเงินดาวน์เฉลี่ย 20.64% ของราคารถยนต์ที่ซื้อ โดยมากมีจำนวนเงินดาวน์รถยนต์ระหว่าง 16 % - 20 % คิดเป็นร้อยละ 30.9 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีจำนวนเงินดาวน์รถยนต์ระหว่าง 21 % – 25 % และ 11% - 15% เท่ากัน , 26% - 30% 36% ขึ้นไป และต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10% เท่ากัน และ 31% - 35% คิดเป็นร้อยละ 21.1 , 10.9 , 6.4 และ 3.0 ตามลำดับ (ตารางที่ 48)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 47 วิธีการซื้อรถยนต์จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

วิธีการซื้อรถยนต์	ประเภท				รวม	
	รถเก๋ง		รถกระบะ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เงินสด	52	19.9	3	5.1	55	17.5
เงินผ่อน	209	81.1	56	94.9	265	82.8
รวม	**261**	**100.0**	**59**	**100.0**	**320**	**100.0**

ตารางที่ 48 จำนวนเงินดาวน์รถยนต์จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=265)

จำนวนเงินดาวน์	ประเภท				รวม	
	รถเก๋ง		รถกระบะ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
$\leq$ 10%	16	7.7	1	1.8	17	6.4
11% - 15%	52	24.9	4	7.1	56	21.1
16% - 20%	67	32.1	15	26.8	82	30.9
21% - 25%	38	18.2	18	32.1	56	21.1
26% - 30%	18	8.6	11	19.6	29	10.9
31% - 35%	3	1.4	5	8.9	8	3.0
ตั้งแต่ 36% ขึ้นไป	15	7.2	2	3.6	17	6.4
รวม	**209**	**100.0**	**56**	**100.0**	**265**	**100.0**
จำนวนเงินดาวน์รถยนต์				**20.64% ของราคารถยนต์ที่ซื้อ**		

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ซื้อรถยนต์โดยวิธีการผ่อนจำนวน 265 คน และผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกใช้เงินดาวน์รถยนต์ที่มาจากตัวเอง คิดเป็นร้อยละ 39.6 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกใช้เงินดาวน์รถยนต์ที่มาจากพ่อแม่ , ตัวเองกับสามี/ภรรยา , พ่อแม่กับสามี/ภรรยา , ตัวเองกับพ่อแม่ และสามี/ภรรยา คิดเป็นร้อยละ 32.8 , 17.7 , 8.3 , 1.1 และ 0.4 ตามลำดับ (ตารางที่ 49)

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ที่ซื้อรถยนต์โดยวิธีการผ่อนมีจำนวน 265 คน (ตารางที่ 47) และใช้ระยะเวลาในการผ่อนชำระค่างวดรถยนต์เฉลี่ย 61.81 เดือน (งวด) โดยมากใช้ระยะเวลาการผ่อนชำระค่างวดรถยนต์จำนวน 60 เดือน คิดเป็นร้อยละ 54.3 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกใช้ระยะเวลาในการผ่อนชำระค่างวดรถยนต์จำนวน 72 เดือน 48 เดือน และ อื่นๆ (36 เดือน 84 เดือน) คิดเป็นร้อยละ 29.1 , 13.2 และ 3.4 ตามลำดับ (ตารางที่ 50)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 49 แหล่งที่มาของเงินดาวน์จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=265)

แหล่งที่มาของเงินดาวน์	ประเภท				รวม	
	รถเก๋ง		รถกระบะ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ตัวเอง	89	42.6	16	28.6	105	39.6
พ่อแม่	75	35.9	12	21.4	87	32.8
สามี/ภรรยา	1	0.5	0		1	0.4
ตัวเองและพ่อแม่	2	1.0	1	1.8	3	1.1
ตัวเองและสามี/ภรรยา	27	12.9	20	35.7	47	17.7
พ่อแม่และสามี/ภรรยา	15	7.2	7	12.5	22	8.3
รวม	**209**	**100.0**	**56**	**100.0**	**265**	**100.0**

ตารางที่ 50 ระยะเวลาในการผ่อนชำระค่างวดรถยนต์จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=265)

ระยะเวลาในการผ่อนชำระค่างวดรถยนต์ (เดือน)	ประเภท				รวม	
	รถเก๋ง		รถกระบะ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
48	28	13.4	7	12.5	35	13.2
60	119	56.9	25	44.6	144	54.3
72	53	25.4	24	42.9	77	29.1
อื่นๆ	9	4.3	0		9	3.4
รวม	**209**	**100.0**	**56**	**100.0**	**265**	**100.0**
ระยะเวลาในการผ่อนชำระค่างวดรถยนต์เฉลี่ย					**61.81 เดือน (งวด)**	

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ซื้อรถยนต์โดยวิธีการผ่อนจำนวน 265 คน และผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกใช้เงินผ่อนชำระค่างวดรถยนต์ที่มาจากตัวเอง คิดเป็นร้อยละ 40.0 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกใช้เงินผ่อนชำระค่างวดรถยนต์ที่มาจากพ่อแม่ , ตัวเองกับสามี/ภรรยา , ตัวเองกับพ่อแม่ , พ่อแม่กับสามี/ภรรยา , ทั้งตัวเอง พ่อแม่ สามี/ภรรยา และสามี/ภรรยา คิดเป็นร้อยละ 23.0 , 19.2 , 10.6 , 6.0 , 0.8 และ 0.4 ตามลำดับ (ตารางที่ 51)

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาครั้งนี้ใช้เงินตัวเองในการซื้อรถยนต์มีจำนวน 308 คน และผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกใช้เงินตัวเองในการซื้อรถยนต์เฉลี่ยจำนวน 210,308.80 บาท โดยมากใช้เงินตัวเองในการซื้อรถยนต์จำนวนระหว่าง 100,001 – 200,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 41.2 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกใช้เงินตัวเองในการซื้อรถยนต์จำนวนต่ำกว่าหรือเท่ากับ 100,000

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

บาท 200,001 – 300,000 บาท , 500,001 – 600,000 บาท , 600,001 – 700,000 บาท , 300,001 – 400,000 บาท และ400,001 – 500,000 บาท เท่ากัน และ 700,001 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 26.0 , 15.6 , 4.9 , 4.2 , 3.6 และ 1.0 ตามลำดับ (ตารางที่ 52)

ตารางที่ 51 แหล่งที่มาของเงินผ่อนชำระต่อเดือนจำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=256)

แหล่งที่มาของผ่อน	**ประเภท**				**รวม**	
	รถเก๋ง		**รถกระบะ**			
	จำนวน	**ร้อยละ**	**จำนวน**	**ร้อยละ**	**จำนวน**	**ร้อยละ**
ตนเอง	88	42.1	18	32.1	106	40.0
พ่อแม่	56	26.8	5	8.9	61	23.0
สามี/ภรรยา	1	0.5	0		1	0.4
ตัวเองและพ่อแม่	22	10.5	6	10.7	28	10.6
ตัวเองและสามี/ภรรยา	28	13.4	23	41.1	51	19.2
พ่อแม่และสามี/ภรรยา	12	5.7	4	7.1	16	6.0
ตัวเองและพ่อแม่และสามี/ภรรยา	2	1.0	0		2	0.8
รวม	**209**	**100.0**	**56**	**100.0**	**265**	**100.0**

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ใช้เงินกู้ในการซื้อรถยนต์มีจำนวน 282 คน และผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกใช้เงินกู้ในการซื้อรถยนต์เฉลี่ยจำนวน 460,601.20 บาท และโดยมากใช้เงินกู้ในการซื้อรถยนต์ระหว่าง 400,001 – 500,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 35.3 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกใช้เงินกู้ในการซื้อรถยนต์จำนวนระหว่าง 300,001 – 400,000 บาท , 500,001 – 600,000 บาท , 600,001 – 700,000 บาท , 200,001 – 300,000 บาท , 700,001 – 800,000 บาท , 100,001 – 200,000 บาท และ 800,001 – 900,000 บาท และ 900,001 – 1,000,000 บาท เท่ากัน และ ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 100,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 23.3 , 21.2 , 7.8 , 7.1 , 2.8 , 0.7 และ 0.4 ตามลำดับ (ตารางที่ 53)

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ส่วนใหญ่กู้เงินจากธนาคาร คิดเป็นร้อยละ 66.0 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกกู้เงินจากลิสซิ่ง , กู้เงินจากญาติ , กู้เงินจากเพื่อน และ อื่นๆ (กองทุนเลี้ยงชีพข้าราชการ) คิดเป็นร้อยละ 25.2 , 6.4 , 1.4 และ 1.1 ตามลำดับ (ตารางที่ 54)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 52 จำนวนเงินที่ใช้ซื้อรถยนต์ที่เป็นของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกเองจำแนกตามประเภทรถยนต์

(n=308)

จำนวนเงินของผู้ใช้สิทธิ์เอง	ประเภท				รวม	
	รถเก๋ง		รถกระบะ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
≤ 100,000 บาท	71	28.3	9	15.8	80	26.0
100,001 – 200,000 บาท	106	42.2	21	36.8	127	41.2
200,001 – 300,000 บาท	25	10.0	23	40.4	48	15.6
300,001 – 400,000 บาท	9	3.6	2	3.5	11	3.6
400,001 – 500,000 บาท	10	4.0	1	1.8	11	3.6
500,001 – 600,000 บาท	15	6.0	0		15	4.9
600,001 – 700,000 บาท	13	5.2	0		13	4.2
ตั้งแต่ 700,001 บาทขึ้นไป	2	0.8	1	1.8	3	1.0
รวม	**251**	**100.0**	**57**	**18.5**	**308**	**100.0**
จำนวนเงินที่ใช้ซื้อรถยนต์ที่เป็นของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกเฉลี่ย					**210,308.80 บาท**	

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาครั้งนี้กู้เงินจากลิสซิ่งจำนวน 71 คน (ตารางที่ 54) และโดยมากกู้เงินจากลิสซิ่ง Toyota คิดเป็นร้อยละ 59.2 รองลงมาผู้ใช้สิมทธิ์รถยนต์คันแรกกู้เงินจากลิสซิ่ง Honda , อื่น(ภัทร) , Mazda และ Nissan คิดเป็นร้อยละ 18.3 , 11.3 , 8.5 และ 2.8 ตามลำดับ (ตารางที่ 55)

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาครั้งนี้กู้เงินจากธนาคารจำนวน 186 คน และโดยมากกู้เงินจากธนาคารธนชาต คิดเป็นร้อยละ 34.9 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนตีคันแรกใช้เงินกู้จากธนาคารทิสโก้ , ธนาคารไทยพาณิชย์ , ธนาคารกสิกร , ธนาคารกรุงไทย , ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์ (ธกส.) ,ธนาคารกรุงศรีอยุธยา , ธนาคารออมสิน , ธนาคารเกียรตินาคิน และ ธนาคารทหารไทย เท่ากัน และ อื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 32.3 , 11.8 , 5.9 , 4.3 , 3.2 , 2.7 , 2.2 , 1.1 และ 0.5 ตามลำดับ (ตารางที่ 56)

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาครั้งนี้ที่กู้เงินแล้วมีอัตราดอกเบี้ยจำนวน 263 คน และผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกกู้เงินมีอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยร้อยละ 2.87 โดยมากผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกกู้เงินโดยใช้อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.1 – 3.5 คิดเป็นร้อยละ 34.6 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 2.6 – 3.0 , 2.1 – 2.5 , 3.6 – 4.0 , ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 1.5 , 1.6 – 2.0 , 4.6 ขึ้นไป และ 4.1 – 4.5 คิดเป็นร้อยละ 31.9 , 16.7 , 5.3 , 4.9 , 4.2 1.5 และ 0.8 ตามลำดับ (ตารางที่ 57)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 53 จำนวนเงินที่กู้จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=282)

จำนวนเงินที่กู้	ประเภท					
	รถเก๋ง		รถกระบะ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
≤ 100,000 บาท	1	0.4	0		1	0.4
100,001 – 200,000 บาท	2	0.9	0		2	0.7
200,001 – 300,000 บาท	19	8.5	1	1.7	20	7.1
300,001 – 400,000 บาท	61	27.2	4	6.9	65	23.0
400,001 – 500,000 บาท	87	38.8	13	22.4	100	35.5
500,001 – 600,000 บาท	39	17.4	22	37.9	61	21.6
600,001 – 700,000 บาท	11	4.9	11	19.0	22	7.8
700,001 – 800,000 บาท	2	0.9	6	8.6	8	2.5
800,001 – 900,000 บาท	2	0.9	0		2	0.7
900,001 – 1,000,000 บาท	0		2	3.4	2	0.7
รวม	**224**	**100.0**	**58**	**100.0**	**282**	**100.0**
จำนวนเงินที่กู้เฉลี่ย					**460,601.20 บาท**	

ตารางที่ 54 แหล่งที่มาของเงินกู้จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n = 282)

แหล่งที่มาของเงินกู้	ประเภท				รวม	
	รถเก๋ง		รถกระบะ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ลิสซิ่ง	55	24.6	16	27.6	71	25.2
ธนาคาร	148	66.1	38	65.5	186	66.0
ญาติ	16	7.1	2	3.4	18	6.4
เพื่อน	2	0.9	2	3.4	4	1.4
อื่นๆ	3	1.3	0		3	1.1
รวม	**224**	**100.0**	**58**	**100.0**	**282**	**100.0**

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 55 เงินกู้ที่มาจากลิสซิ่งจำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n = 71)

ลิสซิ่ง	ประเภท				รวม	
	รถเก๋ง		รถกระบะ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
Toyota	33	60.0	9	56.3	42	59.2
Honda	13	23.6	0		13	18.3
Mazda	6	10.9	0		6	8.5
Nissan	2	3.6	0		2	2.8
อื่นๆ	1	1.8	7	43.8	8	11.3
รวม	**55**	**100.0**	**16**	**22.5**	**71**	**100.0**

ตารางที่ 56 เงินกู้ที่มาจากธนาคารจำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n = 186)

ธนาคาร	ประเภท				รวม	
	รถเก๋ง		รถกระบะ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ทิสโก้	49	33.1	11	28.9	60	32.3
กรุงไทย	6	4.1	2	5.3	8	4.3
ธกส.	3	2.5	3	7.9	6	3.2
ไทยพาณิชย์	15	10.1	7	18.4	22	11.8
กสิกร	10	6.8	1	2.6	11	5.9
ธนชาต	54	36.5	11	28.9	65	34.9
กรุงศรีอยุธยา	4	2.7	1	2.6	5	2.7
ทหารไทย	2	1.4	0		2	1.1
เกียรตินาคิน	2	1.4	0		2	1.1
ออมสิน	2	1.4	2	5.3	4	2.2
อื่นๆ	1	0.7	0		1	0.5
รวม	**148**	**100.0**	**38**	**100.0**	**186**	**100.0**

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 57 อัตราดอกเบี้ยเงินกู้จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=263)

อัตราดอกเบี้ย (ต่อปี)	ประเภท				รวม	
	รถเก๋ง		รถกระบะ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
≤ 1.5	8	3.9	5	8.9	13	4.9
1.6 – 2.0	9	4.3	2	3.6	11	4.2
2.1 – 2.5	35	16.9	9	16.1	44	16.7
2.6 – 3.0	72	34.8	12	21.4	84	31.9
3.1 – 3.5	69	33.3	22	39.3	91	34.6
3.6 – 4.0	8	3.9	6	10.7	14	5.3
4.1 – 4.5	2	1.0	0		2	0.8
4.6 ขึ้นไป	4	1.9	0		4	1.5
รวม	**209**	**100.0**	**56**	**100.0**	**263**	**100.0**
อัตราดอกเบี้ยเงินกู้เฉลี่ยร้อยละ					**2.87**	

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาครั้งนี้ที่กู้เงินแล้วกำหนดระยะเวลาในการใช้หนี้เงินกู้มีจำนวน 282 คน โดยมีระยะเวลาในการผ่อนชำระเงินกู้เฉลี่ย 5.17 ปี โดยมากผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกใช้ระยะเวลาในการผ่อนชำระเงินกู้จำนวน 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 52.8 รองลงมาผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกใช้ระยะเวลาในการผ่อนชำระเงินกู้จำนวน 6 ปี , 4 ปี และ อื่นๆ (3 ปี 7 ปี) คิดเป็นร้อยละ 28.0 , 11.3 และ 7.8 ตามลำดับ (ตารางที่ 58)

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกส่วนใหญ่ใช้ประโยชน์ที่แท้จริงจากรถยนต์ในด้านการเดินทางไปทำงาน คิดเป็นร้อยละ 86.3 รองลงมาใช้ประโยชน์ที่แท้จริงจากรถยนต์ในด้านอื่นๆ (เที่ยว เดินทางไปเรียน เดินทางกลับบ้านต่างจังหวัด ฯลฯ) ใช้ในธุรกิจ รับ – ส่งบุตร ขนของไปขาย และ รับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 42.8 , 22.8 , 14.4 , 8.8 และ 1.9 ตามลำดับ (ตารางที่ 59)

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกส่วนใหญ่ตัดสินใจซื้อรถยนต์ด้วยตนเอง คิดเป็นร้อยละ 81.3 รองลงมาตัดสินใจซื้อรถยนต์เพราะพ่อแม่ สามี/ภรรยา อื่นๆ (รัฐบาล ลูก แฟน ฯลฯ) พี่น้อง และเพื่อน คิดเป็นร้อยละ 35.9 17.5 14.1 9.7 และ 3.8 ตามลำดับ (ตารางที่ 60)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 58 ระยะเวลาในการผ่อนชำระเงินกู้จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=282)

ระยะเวลาในการผ่อนชำระเงินกู้ (ปี)	ประเภท				รวม	
	รถเก๋ง		รถกระบะ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
4	26	11.6	6	10.3	32	11.3
5	124	55.4	25	43.1	149	52.8
6	55	24.6	24	43.1	79	28.0
อื่นๆ	19	8.5	3	5.2	22	7.8
รวม	**224**	**100.0**	**58**	**100.0**	**282**	**100.0**
ระยะเวลาในการผ่อนชำระเงินกู้เฉลี่ย					**5.17 ปี**	

ตารางที่ 59 ประโยชน์ที่แท้จริงจากรถยนต์จำแนกตามประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

ประโยชน์	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับ
เดินทางไปทำงาน	276	86.3	1
ใช้ขนของไปขาย	28	8.8	5
รับ – ส่งลูก	46	14.4	4
รับจ้าง	6	1.9	6
ใช้ในธุรกิจ	73	22.8	3
อื่นๆ	140	43.8	2

ตารางที่ 60 จำนวนและร้อยละจำแนกตามบุคคลที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจซื้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

(n=320)

บุคคลที่มีอิทธิพลในการซื้อรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับ
ตนเอง	260	81.3	1
พ่อแม่	115	35.9	2
สามี/ภรรยา	56	17.5	3
พี่น้อง	31	9.7	5
เพื่อน	12	3.8	6
อื่นๆ	45	14.1	4

สรุปผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 ที่ว่าศึกษาพฤติกรรมการซื้อรถยนต์ พบว่า รถเก๋ง ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาจะซื้อรถเก๋งยี่ห้อโตโยต้า รุ่นวีออส รุ่นย่อยเป็นตัว

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ธรรมดา ขนาดเครื่องยนต์ 1,401 – 1,500 CC สีขาว ราคาอยู่ระหว่าง 550,001 – 700,000 บาท ซื้อเป็นเงินผ่อน ดาวน์ 16% – 20% เงินที่ใช้ดาวน์ส่วนใหญ่จะเป็นเงินตัวเอง ใช้เวลาผ่อน 60 เดือน (งวด) เงินที่ใช้ผ่อนในแต่ละเดือนส่วนใหญ่จะเป็นเงินของตนเอง ส่วนใหญ่ใช้เงินตนเองซื้อรถยนต์จำนวน 100,001 – 200,000 บาท ส่วนใหญ่ใช้เงินกู้ในการซื้อรถยนต์จำนวน 400,001 – 500,000 บาท แหล่งเงินกู้ส่วนใหญ่กู้จากธนาคาร กรณีที่กู้จากลิสซิ่งจะกู้จากลิสซิ่งโตโยต้า กรณีที่กู้จากธนาคารจะกู้จากธนาคารธนชาต โดยมีอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ร้อยละ 2.6 – 3.0 ใช้เวลาในการผ่อนชำระ 5 ปี

รถกระบะ พบว่า ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาจะซื้อรถกระบะยี่ห้ออีซูซุ รุ่น D-Max รุ่นย่อยเป็นตัวTOP ขนาดเครื่องยนต์ 2,500 CC /3,000 CC สีดำ ราคาจะอยู่ระหว่าง 700,001 – 1,000,000 บาท ซื้อเป็นเงินผ่อน ดาวน์ 25% - 30% เงินที่ใช้ดาวน์ส่วนใหญ่จะเป็นเงินของตนเองและสามี/ภรรยา ใช้เวลาในการผ่อน 60 เดือน (งวด) เงินที่ใช้ผ่อนในแต่ละเดือนส่วนใหญ่จะเป็นเงินของตนเองและสามี/ภรรยา ส่วนใหญ่ใช้เงินตนเองในการซื้อรถยนต์จำนวน 200,001 – 300,000 บาท ใช้เงินกู้ในการซื้อรถยนต์จำนวน 500,001 – 600,000 บาท แหล่งเงินกู้ส่วนใหญ่กู้จากธนาคาร กรณีที่กู้จากลิสซิ่งจะกู้จากลิสซิ่งโตโยต้า กรณีที่กู้จากธนาคารจะกู้จากธนาคารธนชาตและทิสโก้ โดยมีอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ร้อยละ 3.1 – 3.5 ใช้เวลาในการผ่อนชำระ 5 ปี และในส่วนของประโยชน์ที่แท้จริงจากการใช้รถยนต์คันแรกนั้น ได้แก่ ใช้เดินทางไปทำงาน และผู้ที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจซื้อรถยนต์คันแรก คือ ตัวของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกเอง

ส่วนที่ 2 ทัศนคติที่มีต่อนโยบายรถยนต์คันแรก ปี พ.ศ. 2556

จากการแจกแบบสอบถามผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก จำนวน 320 ตัวอย่าง พบว่า

ด้านดี

1. ได้ภาษีคืน สามารถนำเงินส่วนนี้ไปใช้ในส่วนอื่นๆได้ เช่น ค่างวดรถยนต์ ค่าใช้จ่ายอื่นๆที่จะตามมา คิดเป็นร้อยละ 33.1

2. มีความสะดวกสบายในการเดินทาง ในชีวิตประจำวัน การเดินทางไปทำงาน กลับบ้านต่างจังหวัด ไปเที่ยว เป็นต้น คิดเป็นร้อยละ 22.9

3. เปิดโอกาสในการตัดสินใจซื้อรถได้ง่ายขึ้น สนองต่อความต้องการของประชาชน คิดเป็นร้อยละ 12.6

4. ซื้อรถในราคาที่ถูกลง ทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายได้มากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 11.8

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

5. เป็นสวัสดิการที่ดี ช่วยลดภาระค่าใช้จ่าย สำหรับบุคคลที่มีความพร้อมในการซื้อรถ คิดเป็นร้อยละ 4.7

6. กระตุ้นเศรษฐกิจ/อุตสาหกรรม คิดเป็นร้อยละ 4.7

7. คนชั้นกลาง/คนที่มีรายได้ปานกลางมีโอกาสซื้อรถยนต์ได้ คิดเป็นร้อยละ 3.1

8. มีความปลอดภัยในการเดินทาง เช่น ตอนฝนตกก็สามารถเดินทางได้ กลับคนเดียวตอนมืด เป็นต้น คิดเป็นร้อยละ 3.1

9. อื่นๆ เช่น ประหยัดเวลา ประหยัดน้ำมัน เพิ่มโอกาสในการทำมาหากิน เป็นต้น คิดเป็นร้อยละ 4.0 (ตารางที่ 61)

ตารางที่ 61 จำนวนและร้อยละจำแนกตามข้อดีของนโยบายรถยนต์คันแรก

รายการ	จำนวน	ร้อยละ
1.ได้ภาษีคืน/ส่วนลดภาษี	106	33.1
2.มีความสะดวกสบายเพิ่มขึ้น	73	22.9
3.เปิดโอกาสให้ตัดสินใจซื้อรถได้ง่ายขึ้น	40	12.6
4.ซื้อรถในราคาที่ถูก	38	11.8
5.ช่วยลดค่าใช้จ่าย	15	4.7
6.กระตุ้นเศรษฐกิจ/อุตสาหกรรม	15	4.7
7.คนชั้นกลาง/มีรายได้ปานกลาง มีโอกาสซื้อรถ	10	3.1
8.ปลอดภัยในการเดินทาง	10	3.1
9.อื่นๆ	13	4.0
รวม	**320**	**100.0**

ด้านเสีย

1. รถมีจำนวนมากทำให้การจราจรติดขัดมากขึ้น ถนนไม่พอวิ่ง เสียเวลาในการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 45.7

2. มีค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 9.3

3. คนเป็นหนี้เพิ่มขึ้น มีหนี้สินเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 7.9

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

4. ประชาชนไม่สามารถผ่อนรถได้ เนื่องจากไม่ได้ประเมินสถานะทางการเงินของตัวเอง คิดเป็นร้อยละ 7.9

5. ไม่มีที่จอดรถ ถึงมีก็หายากมาก คิดเป็นร้อยละ 5.3

6. เกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น เนื่องจากการไม่ชำนาญในการขับรถ (มือใหม่หัดขับ) คิดเป็นร้อยละ 5.3

7. ราคาน้ำมันรถแพงขึ้น คิดเป็นร้อยละ 5.3

8. เกิดมลพิษทางอากาศ/เสียง คิดเป็นร้อยละ 4.6

9. ใช้เวลาในการยื่นเอกสารนาน ใช้เวลานานกว่าจะได้เงินคืน และได้เงินคืนไม่ครบ (ได้คืนแค่บางส่วน) มีข้อผูกมัดทางรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 2.7

10. ละเมิดกฎจราจร คิดเป็นร้อยละ 2.0

11. เพิ่มปริมาณการใช้น้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 1.3

12. อื่นๆ เช่น ภาษีปรับขึ้น เสียเงินภาษีของประชาชนโดยไม่เกิดประโยชน์ โรคเครียด เป็นต้น คิดเป็นร้อยละ 2.7 (ตารางที่ 62)

ตารางที่ 62 จำนวนและร้อยละจำแนกตามข้อเสียของนโยบายรถยนต์คันแรก

รายการ	จำนวน	ร้อยละ
1.รถติด	146	45.7
2.ค่าใช้จ่ายเพิ่ม	30	9.3
3.หนี้สินเพิ่ม	25	7.9
4.ประชาชนไม่สามารถผ่อนรถได้	25	7.9
5.ที่จอดรถหายาก/ไม่มีที่จอดรถ	17	5.3
6.เกิดอุบัติเหตุ	17	5.3
7.ราคาน้ำมันแพงขึ้น	17	5.3
8.เกิดมลพิษทางอากาศ/เสียง	15	4.6
9.เวลายื่นเอกสารนาน	9	2.7
10.ละเมิดกฎจราจร	6	2.0

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 62 (ต่อ)

รายการ	จำนวน	ร้อยละ
11.เพิ่มปริมาณการใช้น้ำมัน	4	1.3
12.อื่นๆ	9	2.7
รวม	**320**	**100.0**

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลและพฤติกรรมการซื้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

ในส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ และรายได้ของคู่สมรส ที่มีต่อพฤติกรรมการซื้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในด้านยี่ห้อรถยนต์ รุ่นรถยนต์ รุ่นย่อยรถยนต์ ประเภทรถยนต์ ขนาดเครื่องยนต์ สีรถยนต์ ราคารถยนต์ วิธีการซื้อ ร้อยละของเงินดาวน์ แหล่งเงินกู้ แหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง แหล่งเงินกู้จากธนาคาร และ อัตราดอกเบี้ย โดยวิธีการทดสอบสถิติ Chi – Square ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 โดยให้ปัจจัยส่วนบุคคลเป็นตัวแปรอิสระ และพฤติกรรมการซื้อรถยนต์เป็นตัวแปรตาม

เนื่องจากการทดสอบ Chi – Square ของบางสมมติฐาน มีค่า Expected count ในแต่ละ cell น้อยกว่า 5 เป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 25 จึงทำการจัดกลุ่มตัวแปรใหม่ โดยการรวมกลุ่มเข้าด้วยกันและ

อายุ มีการนำกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุมากกว่าหรือเท่ากับ 25 ปี มารวมกับอายุ 26 – 30 ปี เป็นกลุ่มอายุ ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี และ นำอายุ 31 – 35 ปี มารวมกับอายุ 36 – 40 ปี รวมเป็นกลุ่ม 31 – 40 ปี และ นำอายุ 41 – 45 ปี มารวมกับอายุ 46 ปีขึ้นไป มารวมกัน เป็นกลุ่มอายุ 41 ปีขึ้นไป จัดประเภทอายุใหม่ ออกเป็น อายุต่ำกว่าหรือเท่า 30 ปี 31 – 40 ปี และอายุ 41 ปีขึ้นไป

สถานภาพสมรส มีการนำกลุ่มตัวที่สมรสรวมกับกลุ่มตัวอย่างที่หม้าย/หย่าร้าง รวมเป็นกลุ่มสมรส และจัดประเภทสถานภาพใหม่ออกเป็น โสด และสมรส

ระดับการศึกษา มีการนำกลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาระดับอนุปริญญาและการศึกษาระดับปริญญาตรี รวมกลุ่มเป็นระดับการศึกษาต่ำกว่าหรือเท่ากับปริญญาตรี และแบ่งประเภทใหม่ออกเป็นต่ำกว่าหรือเท่ากับปริญญาตรี และสูงกว่าปริญญาตรี

อาชีพ มีการนำกลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพข้าราชการ รวมกับพนักงานรัฐวิสาหกิจ รวมกลุ่มเป็นข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ และกลุ่มอาชีพที่ประกอบธุรกิจ รวมกับอาชีพอื่นๆ รวมกลุ่มเป็น

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

อาชีพอื่นๆ จัดประเภทอาชีพใหม่เป็น กลุ่มข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชน และอื่นๆ

รายได้หลัก มีการนำกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้หลักต่ำกว่า15,000 บาท รวมกับกลุ่มที่มีรายได้หลักระหว่าง 15,001 – 20,000 บาท รวมกลุ่มเป็น กลุ่มที่มีรายได้หลักต่ำกว่า 20,000 บาท และนำกลุ่มที่มีรายได้หลักระหว่าง 20,001 -25,000 บาท รวมกับกลุ่มที่มีรายได้หลักระหว่าง 25,001 – 30,000 บาท รวมกลุ่มเป็น กลุ่มที่มีรายได้หลักระหว่าง 20,001 -30,000 บาท และนำกลุ่มที่มีรายได้หลักระหว่าง 30,001 -35,000 บาท รวมกับกลุ่มที่มีรายได้หลักระหว่าง 35,000 – 40,000 บาท รวมกับกลุ่มที่มีรายได้หลักตั้งแต่ 40,001 บาทขึ้นไป รวมกลุ่มเป็น กลุ่มที่มีรายได้หลักตั้งแต่ 30,001 บาทขึ้นไป และแบ่งกลุ่มรายได้หลักใหม่ออกเป็น กลุ่มที่มีรายได้หลักต่ำกว่า 20,000 บาท กลุ่มที่มีรายได้หลักระหว่าง 20,001 – 30,000 บาท และกลุ่มที่มีรายได้หลักตั้งแต่ 30,001 บาทขึ้นไป

รายได้หลักของคู่สมรส มีการนำกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้หลักของคู่สมรสต่ำกว่า15,000 บาท รวมกับกลุ่มที่มีรายได้หลักของคู่สมรสระหว่าง 15,001 – 20,000 บาท และรวมกับกลุ่มที่มีรายได้หลักของคู่สมรสระหว่าง 20,001 -25,000 บาท รวมกลุ่มเป็น กลุ่มที่มีรายได้หลักของคู่สมรสต่ำกว่า 25,000 บาท และนำกลุ่มที่มีรายได้หลักของคู่สมรสระหว่าง 25,001 – 30,000 บาท รวมกับกลุ่มที่มีรายได้หลักของคู่สมรสระหว่าง 30,001 -35,000 บาท และรวมกับกลุ่มที่มีรายได้หลักของคู่สมรสระหว่าง 35,000 – 40,000 บาท และรวมกับกลุ่มที่มีรายได้หลักของคู่สมรสตั้งแต่ 40,001 บาทขึ้นไป รวมกลุ่มเป็น กลุ่มที่มีรายได้หลักของคู่สมรสตั้งแต่ 25,001 บาทขึ้นไป และแบ่งกลุ่มรายได้หลักของคู่สมรสใหม่ออกเป็น กลุ่มที่มีรายได้หลักของคู่สมรสต่ำกว่า 25,000 บาท และกลุ่มที่มีรายได้หลักของคู่สมรสตั้งแต่ 25,001 บาทขึ้นไป

สมมติฐานที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้หลัก และรายได้หลักของคู่สมรส มีความสัมพันธ์กับยี่ห้อรถยนต์ที่ซื้อ

H_0 : ปัจจัยส่วนบุคคล ไม่มีความสัมพันธ์กับการซื้อยี่ห้อรถยนต์

H_1 : ปัจจัยส่วนบุคคล มีความสัมพันธ์กับการซื้อยี่ห้อรถยนต์

เพศ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.001 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า เพศ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อยี่ห้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 63)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 63 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับยี่ห้อรถยนต์

ยี่ห้อรถยนต์	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ฮอนด้า	19	50	69
	(27.5)	(72.5)	(100.0)
มิตซูบิชิ	10	19	29
	(34.5)	(65.5)	(100.0)
มาสด้า	7	10	17
	(41.2)	(58.8)	(100.0)
ฟอร์ด	18	9	27
	(66.7)	(33.3)	(100.0)
เซฟโลเลต	8	2	10
	(80.0)	(20.0)	(100.0)
นิสสัน	12	25	37
	(32.4)	(67.6)	(100.0)
อีซูซุ	15	11	26
	(57.7)	(42.3)	(100.0)
โตโยต้า	36	51	87
	(41.4)	(58.6)	(100.0)
อื่นๆ	4	14	18
	(22.2)	(77.8)	(100.0)
รวม	**129**	**191**	**320**
	(40.3)	**(59.7)**	**(100.0)**

Chi – Square = 26.144 d.f. = 8 Significance = 0.001 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

อายุ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อายุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อยี่ห้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 64)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 64 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับยี่ห้อรถยนต์

ยี่ห้อรถยนต์	อายุ			รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี	31 – 40 ปี	41 ปีขึ้นไป	
ฮอนด้า	45	21	3	69
	(65.2)	(30.4)	(4.4)	(100.0)
มิตซูบิชิ	15	14	0	29
	(51.7)	(48.3)	(00.0)	(100.0)
มาสด้า	11	6	0	17
	(64.7)	(35.3)	(00.0)	(100.0)
ฟอร์ด	18	7	2	27
	(66.7)	(26.9)	(7.4)	(100.0)
เซฟโลเลต	8	2	0	10
	(80.0)	(20.0)	(00.0)	(100.0)
นิสสัน	25	12	0	37
	(67.6)	(32.4)	(00.0)	(100.0)
อีซูซุ	14	5	7	26
	(53.8)	(19.3)	(26.9)	(100.0)
โตโยต้า	44	41	2	87
	(50.6)	(47.1)	(2.3)	(100.0)
อื่นๆ	11	7	0	18
	(61.1)	(38.9)	(00.0)	(100.0)
รวม	**191**	**115**	**14**	**320**
	(59.7)	**(35.9)**	**(4.4)**	**(100.0)**

Chi – Square = 48.382 d.f. = 16 Significance = 0.000 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

สถานภาพ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.359 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า สถานภาพ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อยี่ห้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 65)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 65 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับยี่ห้อรถยนต์

ยี่ห้อรถยนต์	สถานภาพสมรส		รวม
	โสด	สมรส	
ฮอนด้า	54	15	69
	(78.3)	(21.7)	(100.0)
มิตซูบิชิ	19	10	29
	(65.5)	(34.5)	(100.0)
มาสด้า	14	3	17
	(82.4)	(17.6)	(100.0)
ฟอร์ด	21	6	27
	(77.8)	(22.2)	(100.0)
เซฟโลเลต	7	3	10
	(70.0)	(30.0)	(100.0)
นิสสัน	27	10	37
	(73.0)	(27.0)	(100.0)
อีซูซุ	14	12	26
	(53.8)	(46.2)	(100.0)
โตโยต้า	62	25	87
	(71.3)	(28.7)	(100.0)
อื่นๆ	15	3	18
	(83.3)	(16.7)	(100.0)
รวม	**233**	**87**	**320**
	(72.8)	**(27.2)**	**(100.0)**

Chi – Square = 8.809 d.f. = 8 Significance = 0.359 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ระดับการศึกษา

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.683 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า ระดับการศึกษา ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อยี่ห้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 66)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 66 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับยี่ห้อรถยนต์

ยี่ห้อรถยนต์	ระดับการศึกษา		รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี	
ฮอนด้า	62	7	69
	(89.9)	(10.1)	(100.0)
มิตซูบิชิ	26	3	29
	(89.7)	(10.3)	(100.0)
มาสด้า	16	1	17
	(94.1)	(5.9)	(100.0)
ฟอร์ด	24	3	27
	(88.9)	(11.1)	(100.0)
เซฟโลเลต	10	0	10
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
นิสสัน	30	7	37
	(81.1)	(18.9)	(100.0)
อีซูซุ	25	1	26
	(96.2)	(3.8)	(100.0)
โตโยต้า	78	9	87
	(89.7)	(10.3)	(100.0)
อื่นๆ	16	2	18
	(88.9)	(11.1)	(100.0)
รวม	**287**	**33**	**320**
	(89.7)	**(10.3)**	**(100.0)**

Chi – Square = 5.682 d.f. = 8 Significance = 0.683 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

อาชีพ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.299 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อาชีพ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อยี่ห้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 67)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 67 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับยี่ห้อรถยนต์

ยี่ห้อรถยนต์	อาชีพ			รวม
	ข้าราชการ/ พนักงานรัฐวิสาหกิจ	พนักงานบริษัทเอกชน	อื่นๆ	
ฮอนด้า	16	37	16	69
	(23.2)	(53.6)	(23.2)	(100.0)
มิตซูบิชิ	3	19	7	29
	(10.3)	(65.5)	(24.1)	(100.0)
มาสด้า	5	10	2	17
	(29.4)	(58.8)	(11.8)	(100.0)
ฟอร์ด	8	16	3	27
	(29.6)	(59.3)	(11.1)	(100.0)
เซฟโลเลต	1	4	5	10
	(10.0)	(40.0)	(50.0)	(100.0)
นิสสัน	12	18	7	37
	(32.4)	(48.6)	(18.9)	(100.0)
อีซูซุ	4	19	3	26
	(15.4)	(73.1)	(11.5)	(100.0)
โตโยต้า	19	50	18	87
	(21.8)	(57.5)	(20.7)	(100.0)
อื่นๆ	2	10	6	18
	(11.1)	(55.6)	(33.3)	(100.0)
รวม	**70**	**183**	**67**	**320**
	(21.9)	**(57.2)**	**(20.9)**	**(100.0)**

Chi – Square = 18.427 d.f. = 16 Significance = 0.299 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

รายได้หลัก

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.297 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลัก ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อยี่ห้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 68)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 68 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับยี่ห้อรถยนต์

ยี่ห้อรถยนต์	รายได้			รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20,000 บาท	20,001 – 30,000 บาท	ตั้งแต่ 30,001 บาทขึ้นไป	
ฮอนด้า	44	17	8	69
	(63.8)	(24.6)	(11.6)	(100.0)
มิตซูบิชิ	21	6	2	29
	(72.4)	(20.7)	(6.9)	(100.0)
มาสด้า	11	4	2	17
	(64.7)	(23.5)	(11.8)	(100.0)
ฟอร์ด	16	8	3	27
	(59.3)	(29.6)	(11.1)	(100.0)
เซฟโลเลต	9	1	0	10
	(90.0)	(10.0)	(00.0)	(100.0)
นิสสัน	26	9	2	37
	(70.3)	(24.3)	(5.4)	(100.0)
อีซูซุ	14	5	7	26
	(53.8)	(19.2)	(26.9)	(100.0)
โตโยต้า	62	18	7	87
	(71.3)	(20.7)	(8.0)	(100.0)
อื่นๆ	16	2	0	18
	(88.9)	(11.1)	(00.0)	(100.0)
รวม	**219**	**70**	**31**	**320**
	(68.4)	**(21.9)**	**(9.7)**	**(100.0)**

Chi – Square = 18.475 d.f. = 16 Significance = 0.297 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

รายได้หลักของคู่สมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.026 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลักของคู่สมรส มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อยี่ห้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 69)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 69 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับยี่ห้อรถยนต์

ยี่ห้อรถยนต์	รายได้คู่สมรส		รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 25,000 บาท	ตั้งแต่ 25,001 บาท ขึ้นไป	
ฮอนด้า	5	10	15
	(33.3)	(66.7)	(100.0)
มิตซูบิชิ	6	4	10
	(60.0)	(40.0)	(100.0)
มาสด้า	3	0	3
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
ฟอร์ด	4	2	6
	(66.7)	(33.3)	(100.0)
เซฟโลเลต	3	0	3
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
นิสสัน	10	0	10
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
อีซูซุ	9	3	12
	(75.0)	(25.0)	(100.0)
โตโยต้า	16	5	21
	(76.2)	(23.8)	(100.0)
อื่นๆ	2	1	3
	(66.7)	(33.3)	(100.0)
รวม	**58**	**25**	**83**
	(69.9)	**(30.1)**	**(100.0)**

Chi – Square = 17.470 d.f. = 8 Significance = 0.026 n = 83

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

สมมติฐานที่ 2 ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้หลัก และรายได้หลักของคู่สมรส มีความสัมพันธ์กับรุ่นรถยนต์ที่ซื้อ

H_0 : ปัจจัยส่วนบุคคล ไม่มีความสัมพันธ์กับการซื้อรุ่นรถยนต์

H_1 : ปัจจัยส่วนบุคคล มีความสัมพันธ์กับการซื้อรุ่นรถยนต์

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เพศ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.003 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า เพศ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อรุ่นรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 70)

อายุ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.003 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อายุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อรุ่นรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 71)

สถานภาพสมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.013 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า สถานภาพสมรส มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อรุ่นรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 72)

ระดับการศึกษา

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.887 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า ระดับการศึกษา ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อรุ่นรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 73)

อาชีพ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.053 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อาชีพ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อรุ่นรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 74)

รายได้หลัก

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.009 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อรุ่นรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 75)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

รายได้หลักของคู่สมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.146 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลักของคู่สมรส มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อรุ่นรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 76)

ตารางที่ 70 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับรุ่นรถยนต์

รุ่นรถยนต์	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
City	12	29	41
	(29.3)	(70.3)	(100.0)
City CNG	1	6	7
	(14.3)	(85.7)	(100.0)
Jazz	5	9	14
	(35.7)	(64.3)	(100.0)
Brio	0	5	5
	(00.0)	(100.0)	(100.0)
Brio Amaze	1	1	2
	(50.0)	(50.0)	(100.0)
Triton	8	5	8
	(37.5)	(62.5)	(100.0)
Mirage	7	14	17
	(33.3)	(66.7)	(100.0)
Mazda 2	7	8	15
	(33.3)	(66.7)	(100.0)
BT-50	0	2	2
	(00.0)	(100.0)	(100.0)
Fiesta	13	9	22
	(59.1)	(40.9)	(100.0)
Ranger	5	0	5
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
Sonic	6	2	8
	(75.0)	(25.0)	(100.0)
Aveo	1	0	1
	(100.0)	(00.0)	(100.0)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 70 (ต่อ)

รุ่นรถยนต์	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
Colorado	1	0	1
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
Almera	3	10	13
	(23.1)	(76.9)	(100.0)
March	8	15	23
	(34.8)	(65.2)	(100.0)
Navara	1	0	1
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
D-MAX	15	11	26
	(75.0)	(25.0)	(100.0)
Vios	21	33	54
	(38.9)	(61.1)	(100.0)
Yaris	4	13	17
	(23.5)	(76.5)	(100.0)
Vigo	11	5	16
	(68.8)	(31.2)	(100.0)
Swift	3	13	16
	(18.8)	(81.3)	(100.0)
Picanto	1	1	2
	(50.0)	(50.0)	(100.0)
รวม	**129**	**191**	**320**
	1(40.3)	**(59.7)**	**(100.0)**

Chi – Square = 44.495 d.f. = 22 Significance = 0.003 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 71 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับรุ่นรถยนต์

รุ่นรถยนต์	อายุ			รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี	31 – 40 ปี	ตั้งแต่ 41 ปี ขึ้นไป	
City	26	13	2	41
	(63.4)	(31.7)	(4.9)	(100.0)
City CNG	5	2	0	7
	(71.4)	(28.6)	(00.0)	(100.0)
Jazz	8	5	1	14
	(57.1)	(35.8)	(7.1)	(100.0)
Brio	5	0	0	5
	(100.0)	(00.0)	(00.0)	(100.0)
Brio Amaze	1	1	0	2
	(50.0)	(50.0)	(00.0)	(100.0)
Triton	4	4	0	8
	(50.0)	(50.0)	(00.0)	(100.0)
Mirage	11	10	0	21
	(52.4)	(47.6)	(00.0)	(100.0)
Mazda 2	9	6	0	15
	(60.0)	(40.0)	(00.0)	(100.0)
BT-50	2	0	0	2
	(100.0)	(00.0)	(00.0)	(100.0)
Fiesta	17	3	2	22
	(77.3)	(13.6)	(9.1)	(100.0)
Ranger	1	4	0	5
	(20.0)	(80.0)	(00.0)	(100.0)
Sonic	7	1	0	8
	(87.5)	(12.5)	(00.0)	(100.0)
Aveo	0	1	0	1
	(00.0)	(100.0)	(00.0)	(100.0)
Colorado	1	0	0	1
	(100.0)	(00.0)	(00.0)	(100.0)
March	15	8	0	23
	(65.2)	(34.8)	(00.0)	(100.0)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 71 (ต่อ)

รุ่นรถยนต์	**อายุ**			**รวม**
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี	**31 – 40 ปี**	**ตั้งแต่ 41 ปี ขึ้นไป**	
Navara	0	1	0	1
	(00.0)	(100.0)	(00.0)	(100.0)
D-MAX	14	5	7	26
	(53.8)	(19.2)	(27.0)	(100.0)
Vios	29	23	2	54
	(53.7)	(42.6)	(3.7)	(100.0)
Yaris	11	6	0	17
	(64.7)	(35.3)	(00.0)	(100.0)
Vigo	4	12	0	16
	(25.0)	(75.0)	(00.0)	(100.0)
Swift	10	6	0	16
	(62.5)	(37.5)	(00.0)	(100.0)
Picanto	1	1	0	2
	(50.0)	(50.0)	(00.0)	(100.0)
รวม	**191**	**115**	**14**	**320**
	(59.7)	**(35.9)**	**(4.4)**	**(100.0)**

Chi – Square = 74.923 d.f. = 44 Significance = 0.003 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 72 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับรุ่นรถยนต์

รุ่นรถยนต์	สถานภาพสมรส		รวม
	โสด	สมรส	
City	30	11	41
	(73.2)	(26.8)	(100.0)
City CNG	6	1	7
	(85.7)	(14.3)	(100.0)
Jazz	12	2	14
	(85.7)	(14.3)	(100.0)
Brio	5	0	5
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
Brio Amaze	1	1	3
	(50.0)	(50.0)	(100.0)
Triton	5	3	8
	(62.5)	(37.5)	(100.0)
Mirage	14	7	21
	(66.7)	(33.3)	(100.0)
Mazda 2	12	3	15
	(80.0)	(20.0)	(100.0)
BT-50	2	0	2
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
Fiesta	18	4	22
	(81.8)	(18.2)	(100.0)
Ranger	3	2	5
	(60.0)	(40.0)	(100.0)
Sonic	7	1	8
	(87.5)	(12.5)	(100.0)
Aveo	0	1	1
	(00.0)	(100.0)	(100.0)
Colorado	0	1	1
	(00.0)	(100.0)	(100.0)
Almera	10	3	13
	(76.9)	(23.1)	(100.0)
March	17	6	23
	(73.9)	(26.1)	(100.0)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 72 (ต่อ)

รุ่นรถยนต์	**สถานภาพสมรส**		**รวม**
	โสด	**สมรส**	
Navara	0	1	1
	(00.0)	(100.0)	(100.0)
D-MAX	14	12	26
	(53.8)	(46.7)	(100.0)
Vios	42	12	54
	(77.8)	(22.2)	(100.0)
Yaris	15	2	17
	(88.2)	(11.8)	(100.0)
Vigo	5	11	16
	(31.3)	(68.7)	(100.0)
Swift	13	3	16
	(81.3)	(18.7)	(100.0)
Picanto	2	0	2
	(100.0)	(50.0)	(100.0)
รวม	**233**	**87**	**320**
	(72.8)	**(27.2)**	**(100.0)**

Chi – Square = 39.201 d.f. = 22 Significance = 0.013 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 73 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับรุ่นรถยนต์

รุ่นรถยนต์	ระดับการศึกษา		รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี	
City	38	3	41
	(92.7)	(7.3)	(100.0)
City CNG	7	0	7
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
Jazz	11	3	14
	(78.6)	(21.4)	(100.0)
Brio	4	1	5
	(80.0)	(20.0)	(100.0)
Brio Amaze	2	0	2
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
Triton	6	2	8
	(75.0)	(25.0)	(100.0)
Mirage	20	1	21
	(95.2)	(4.8)	(100.0)
Mazda 2	14	1	11
	(93.3)	(6.7)	(100.0)
BT-50	2	0	2
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
Fiesta	19	3	22
	(86.4)	(13.6)	(100.0)
Ranger	5	0	5
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
Sonic	8	0	8
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
Aveo	1	0	1
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
Colorado	1	0	1
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
Almera	11	2	13
	(84.6)	(15.4)	(100.0)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 73 (ต่อ)

รุ่นรถยนต์	**ระดับการศึกษา**		**รวม**
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับปริญญาตรี	**สูงกว่าปริญญาตรี**	
March	18	5	23
	(78.3)	(21.7)	(100.0)
Navara	1	0	1
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
	(96.2)	(3.8)	(100.0)
Vios	48	6	54
	(88.9)	(11.1)	(100.0)
Yaris	15	2	17
	(88.2)	(11.8)	(100.0)
Vigo	15	1	16
	(93.8)	(6.3)	(100.0)
Swift	14	2	16
	(87.5)	(12.5)	(100.0)
Picanto	2	0	2
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
รวม	**287**	**33**	**320**
	(89.7)	**(10.3)**	**(100.0)**

Chi – Square = 14.382 d.f. = 22 Significance = 0.887 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 74 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรุ่นรถยนต์

รุ่นรถยนต์	อาชีพ			รวม
	ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	พนักงานบริษัทเอกชน	อื่นๆ	
City	10	20	11	41
	(24.4)	(48.8)	(26.8)	(100.0)
City CNG	2	4	1	7
	(28.6)	(57.1)	(14.3)	(100.0)
Jazz	3	8	3	14
	(21.4)	(57.1)	(21.4)	(100.0)
Brio	1	3	1	5
	(20.0)	(60.0)	(20.0)	(100.0)
Brio Amaze	0	2	0	2
	(00.0)	(100.0)	(00.0)	(100.0)
Triton	0	4	4	8
	(00.0	(50.0)	(50.0)	(100.0)
Mirage	3	15	3	21
	(14.3)	(71.4)	(14.3)	(100.0)
Mazda 2	3	10	2	15
	(20.0)	(66.7)	(13.3)	(100.0)
BT-50	2	0	0	2
	(100.0)	(00.0)	(00.0)	(100.0)
Fiesta	4	15	3	22
	(18.2)	(68.2)	(13.6)	(100.0)
Ranger	1	1	0	2
	(80.0)	(20.0)	(00.0)	(100.0)
Sonic	0	4	4	8
	(00.0)	(50.0)	(50.0)	(100.0)
Aveo	1	0	0	1
	(100.0)	(00.0)	(00.0)	(100.0)
Colorado	0	0	1	1
	(00.0)	(00.0)	(100.0)	(100.0)
Almera	4	5	4	13
	(30.8)	(38.4)	(30.8)	(100.0)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 74 (ต่อ)

รุ่นรถยนต์	อาชีพ			รวม
	ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	พนักงานบริษัทเอกชน	อื่นๆ	
March	8	12	3	23
	(34.8)	(52.2)	(13.0)	(100.0)
Navara	0	1	0	1
	(00.0)	(100.0)	(00.0)	(100.0)
D-MAX	4	19	3	26
	(15.4)	(73.1)	(11.5)	(100.0)
Vios	13	29	12	54
	(24.1)	(53.7)	(22.2)	(100.0)
Yaris	1	10	6	17
	(5.9)	(58.8)	(35.3)	(100.0)
Vigo	5	11	0	16
	(31.2)	(68.8)	(00.0)	(100.0)
Swift	2	9	5	16
	(12.5)	(56.3)	(31.3)	(100.0)
Picanto	0	1	1	2
	(00.0)	(50.0)	(50.0)	(100.0)
รวม	**70**	**183**	**67**	**320**
	(21.9)	**(57.2)**	**(20.9)**	**(100.0)**

Chi – Square = 60.191 d.f. = 44 Significance = 0.053 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 75 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับรุ่นรถยนต์

รุ่นรถยนต์	รายได้หลัก			รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20,000 บาท	20,001 – 30,000 บาท	30,001บาท ขึ้นไป	
City	26	8	7	41
	(63.4)	(19.5)	(17.1)	(100.0)
City CNG	3	4	0	7
	(42.9)	(51.1)	(00.0)	(100.0)
Jazz	8	5	1	14
	(57.1)	(35.8)	(7.1)	(100.0)
Brio	5	0	0	5
	(100.0)	(00.0)	(00.0)	(100.0)
Brio Amaze	2	0	0	2
	(100.0)	(00.0)	(00.0)	(100.0)
Triton	5	3	0	8
	(62.5)	(37.5)	(00.0)	(100.0)
Mirage	16	3	2	21
	(76.2)	(14.3)	(9.5)	(100.0)
Mazda 2	9	4	2	15
	(60.0)	(26.7)	(13.3)	(100.0)
BT-50	2	0	0	2
	(100.0)	(00.0)	(00.0)	(100.0)
Fiesta	13	6	3	22
	(59.1)	(27.3)	(13.6)	(100.0)
Ranger	3	2	0	5
	(60.0)	(40.0)	(00.0)	(100.0)
Sonic	8	0	0	8
	(100.0)	(00.0)	(00.0)	(100.0)
Aveo	0	1	0	1
	(00.0)	(100.0)	(00.0)	(100.0)
Colorado	1	0	0	1
	(100.0)	(00.0)	(00.0)	(100.0)
Almera	8	3	2	13
	(61.5)	(23.1)	(15.4)	(100.0)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 75 (ต่อ)

รุ่นรถยนต์	**รายได้**			**รวม**
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20,000 บาท	**20,001 – 30,000 บาท**	**30,001บาท ขึ้นไป**	
March	18	5	0	23
	(78.3)	(21.7)	(00.0)	(100.0)
Navara	0	1	0	1
	(00.0)	(100.0)	(00.0)	(100.0)
D-MAX	14	5	7	26
	(53.8)	(19.2)	(26.9)	(100.0)
Vios	42	8	7	54
	(77.8)	(14.8)	(7.4)	(100.0)
Yaris	14	0	3	17
	(82.4)	(00.0)	(17.6)	(100.0)
Vigo	6	10	0	16
	(37.5)	(62.5)	(00.0)	(100.0)
Swift	14	2	0	16
	(87.5)	(12.5)	(00.0)	(100.0)
Picanto	2	0	0	2
	(100.0)	(00.0)	(00.0)	(100.0)
รวม	**219**	**70**	**31**	**320**
	(68.4)	**(21.9)**	**(9.7)**	**(100.0)**

Chi – Square = 69.394 d.f. = 44 Significance = 0.009 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 76 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับรุ่นรถยนต์

รุ่นรถยนต์	รายได้คู่สมรส		รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 25,000 บาท	ตั้งแต่ 25,001 บาท ขึ้นไป	
City	4	7	11
	(36.4)	(63.6)	(100.0)
City CNG	1	0	1
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
Jazz		2	2
	(00.0)	(100.0)	(100.0)
Brio Amaze	0	1	1
	(00.0)	(100.0)	(100.0)
Triton	1	2	3
	(33.3)	(66.7)	(100.0)
Mirage	5	2	7
	(71.4)	(28.6)	(100.0)
Mazda 2	3	0	3
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
Fiesta	2	2	4
	(50.0)	(50.0)	(100.0)
Ranger	2	0	2
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
Sonic	1	0	1
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
Aveo	1	0	1
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
Colorado	1	0	1
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
Almera	3	0	3
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
March	6	0	6
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
Navara	1	0	1
	(100.0)	(00.0)	(100.0)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 76 (ต่อ)

รุ่นรถยนต์	รายได้คู่สมรส		รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 25,000 บาท	ตั้งแต่ 25,001 บาท ขึ้นไป	
D-MAX	9	9	12
	(75.0)	(25.0)	(100.0)
Vios	7	1	8
	(87.5)	(12.5)	(100.0)
Yaris	1	1	2
	(50.0)	(50.0)	(100.0)
Vigo	8	3	11
	(72.7)	(27.3)	(100.0)
Swift	2	1	3
	(66.7)	(33.3)	(100.0)
รวม	**58**	**25**	**83**
	(69.9)	**(30.1)**	**(100.0)**

Chi – Square = 25.445 d.f. = 16 Significance = 0.146 n = 83

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

สมมติฐานที่ 3 ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้หลัก และรายได้หลักของคู่สมรส มีความสัมพันธ์กับรุ่นย่อยรถยนต์ที่ซื้อ

H_0 : ปัจจัยส่วนบุคคล ไม่มีความสัมพันธ์กับการซื้อรุ่นย่อยรถยนต์

H_1 : ปัจจัยส่วนบุคคล มีความสัมพันธ์กับการซื้อรุ่นย่อยรถยนต์

เพศ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.104 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า เพศ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อรุ่นย่อยรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 77)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 77 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับรุ่นย่อยรถยนต์

รุ่นย่อยรถยนต์	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ตัวท๊อป	61	68	129
	(47.3)	(52.7)	(100.0)
ตัวรองท๊อป	30	58	88
	(34.1)	(65.9)	(100.0)
อื่นๆ	38	65	103
	(36.9)	(63.1)	(100.0)
รวม	**129**	**191**	**320**
	(40.3)	**(59.7)**	**(100.0)**

Chi – Square = 4.524 d.f. = 2 Significance = 0.104 n = 320
หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

อายุ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.604 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อายุ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อรุ่นย่อยรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 78)

สถานภาพสมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.530 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า สถานภาพสมรส ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อรุ่นย่อยรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 79)

ระดับการศึกษา

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.688 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า ระดับการศึกษา ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อรุ่นย่อยรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 80)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 78 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับรุ่นย่อยรถยนต์

รุ่นย่อยรถยนต์	**อายุ**			**รวม**
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี	**31 – 40 ปี**	**ตั้งแต่ 41 ปีขึ้นไป**	
ตัวท๊อป	82	41	6	129
	(63.6)	(31.8)	(4.7)	(100.0)
ตัวรองท๊อป	51	32	5	88
	(58.0)	(36.4)	(5.7)	(100.0)
อื่นๆ	58	42	3	103
	(56.3)	(40.8)	(2.9)	(100.0)
รวม	**191**	**115**	**14**	**320**
	(59.7)	**(35.9)**	**(4.4)**	**(100.0)**

Chi – Square = 2.731 d.f. = 4 Significance = 0.604 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ตารางที่ 79 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับรุ่นย่อยรถยนต์

รุ่นย่อยรถยนต์	**สถานภาพสมรส**		**รวม**
	โสด	**สมรส**	
ตัวท๊อป	91	38	129
	(70.5)	(29.5)	(100.0)
ตัวรองท๊อป	68	20	88
	(77.3)	(22.7)	(100.0)
อื่นๆ	74	29	103
	(71.8)	(28.2)	(100.0)
รวม	**233**	**87**	**320**
	(72.8)	**(27.2)**	**(100.0)**

Chi – Square = 1.269 d.f. = 2 Significance = 0.530 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 80 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับรุ่นย่อยรถยนต์

รุ่นย่อยรถยนต์	ระดับการศึกษา		รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี	
ตัวท๊อป	118	11	129
	(91.5)	(8.5)	(100.0)
ตัวรองท๊อป	78	10	88
	(88.6)	(11.4)	(100.0)
อื่นๆ	91	12	103
	(88.3)	(11.7)	(100.0)
รวม	**287**	**33**	**320**
	(89.7)	**(10.3)**	**(100.0)**

Chi – Square = 0.749 d.f. = 2 Significance = 0.688 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

อาชีพ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.123 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อาชีพ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อรุ่นย่อยรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 81)

รายได้หลัก

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.254 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลัก ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อรุ่นย่อยรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 82)

รายได้หลักของคู่สมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.006 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลักของคู่สมรส มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อรุ่นย่อยรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 83)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 81 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรุ่นย่อยรถยนต์

รุ่นย่อยรถยนต์	**ระดับการศึกษา**			**รวม**
	ข้าราชการ/ พนักงานรัฐวิสาหกิจ	**พนักงานบริษัทเอกชน**	**อื่นๆ**	
ตัวท๊อป	30	77	22	129
	(23.3)	(59.7)	(17.1)	(100.0)
ตัวรองท๊อป	24	48	16	88
	(27.3)	(54.5)	(18.2)	(100.0)
อื่นๆ	16	58	29	103
	(15.5)	(56.3)	(28.2)	(100.0)
รวม	**70**	**183**	**67**	**320**
	(21.9)	**(57.2)**	**(20.9)**	**(100.0)**

Chi – Square = 7.251 d.f. = 4 Significance = 0.123 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ตารางที่ 82 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับรุ่นย่อยรถยนต์

รุ่นย่อยรถยนต์	**รายได้**			**รวม**
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20,000 บาท	**20,001 – 30,000 บาท**	**30,001 บาท ขึ้นไป**	
ตัวท๊อป	83	33	13	129
	(64.3)	(25.6)	(10.1)	(100.0)
ตัวรองท๊อป	57	20	11	88
	(64.8)	(22.7)	(12.5)	(100.0)
อื่นๆ	79	17	7	103
	(76.7)	(16.5)	(6.8)	(100.0)
รวม	**219**	**70**	**31**	**320**
	(68.4)	**(21.9)**	**(9.7)**	**(100.0)**

Chi – Square = 5.341 d.f. = 4 Significance = 0.254 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 83 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับรุ่นย่อยรถยนต์

รุ่นย่อยรถยนต์	รายได้คู่สมรส		รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20,000 บาท	20,001 – 30,000 บาท	
ตัวท๊อป	26	10	36
	(72.2)	(27.8)	(100.0)
ตัวรองท๊อป	8	11	19
	(42.1)	(57.9)	(100.0)
อื่นๆ	24	4	28
	(85.7)	(14.3)	(100.0)
รวม	**58**	**25**	**83**
	(69.9)	**(30.1)**	**(100.0)**

Chi – Square = 10.393 d.f. = 2 Significance = 0.006 n = 83

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

สมมติฐานที่ 4 ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้หลัก และรายได้หลักของคู่สมรส มีความสัมพันธ์กับประเภทรถยนต์ที่ซื้อ

H_0 : ปัจจัยส่วนบุคคล ไม่มีความสัมพันธ์กับการซื้อประเภทรถยนต์

H_1 : ปัจจัยส่วนบุคคล มีความสัมพันธ์กับการซื้อประเภท ทรถยนต์

เพศ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า เพศ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 84)

อายุ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.001 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อายุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 85)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 84 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับประเภทรถยนต์

ประเภทรถยนต์	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
รถนั่งส่วนบุคคล(เก๋ง)	93	168	261
	(35.6)	(64.4)	(100.0)
รถกระบะ(Pick Up)	36	23	59
	(61.0)	(39.0)	(100.0)
รวม	**129**	**191**	**320**
	(40.3)	**(59.7)**	**(100.0)**

Chi – Square = 12.887 d.f. = 1 Significance = 0.000 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ตารางที่ 85 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับประเภทรถยนต์

ประเภทรถยนต์	อายุ			รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี	31 – 40 ปี	ตั้งแต่ 41 ปีขึ้นไป	
รถนั่งส่วนบุคคล(เก๋ง)	165	89	7	261
	(63.2)	(34.1)	(2.7)	(100.0)
รถกระบะ(Pick Up)	26	26	7	59
	(44.1)	(44.1)	(4.4)	(100.0)
รวม	**191**	**115**	**14**	**320**
	(59.7)	**(35.9)**	**(4.4)**	**(100.0)**

Chi – Square = 13.562 d.f. = 2 Significance = 0.001 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

สถานภาพสมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า สถานภาพสมรส มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 86)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 86 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับประเภทรถยนต์

ประเภทรถยนต์	สถานภาพสมรส		รวม
	โสด	สมรส	
รถนั่งส่วนบุคคล(เก๋ง)	204	57	261
	(78.2)	(21.8)	(100.0)
รถกระบะ(Pick Up)	29	30	59
	(49.2)	(50.8)	(100.0)
รวม	**233**	**87**	**320**
	(72.8)	**(27.2)**	**(100.0)**

Chi – Square = 20.456 d.f. = 1 Significance = 0.000 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ระดับการศึกษา

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.323 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า ระดับการศึกษา ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 87)

ตารางที่ 87 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับประเภทรถยนต์

ประเภทรถยนต์	ระดับการศึกษา		รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี	
รถนั่งส่วนบุคคล(เก๋ง)	232	29	261
	(88.9)	(11.1)	(100.0)
รถกระบะ(Pick Up)	55	4	59
	(93.2)	(6.8)	(100.0)
รวม	**287**	**33**	**320**
	(89.7)	**(10.3)**	**(100.0)**

Chi – Square = 0.976 d.f. = 1 Significance = 0.323 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

อาชีพ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.289 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อาชีพ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 88)

ตารางที่ 88 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับประเภทรถยนต์

ประเภทรถยนต์	อาชีพ			รวม
	ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	พนักงานบริษัทเอกชน	อื่นๆ	
รถนั่งส่วนบุคคล (เก๋ง)	55 (21.1)	147 (56.3)	59 (22.6)	261 (100.0)
รถกระบะ(Pick Up)	15 (25.4)	36 (61.0)	8 (13.6)	59 (100.0)
รวม	**70 (21.9)**	**183 (57.2)**	**67 (20.9)**	**320 (100.0)**

Chi – Square = 2.483 d.f. = 2 Significance = 0.289 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

รายได้หลัก

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.010 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลัก มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 89)

รายได้หลักของคู่สมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.606 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลักของคู่สมรส ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อประเภทรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 90)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 89 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับประเภทรถยนต์

ประเภทรถยนต์	อาชีพ			รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20,000 บาท	20,000 – 30,000 บาท	ตั้งแต่ 30,001 บาท ขึ้นไป	
รถนั่งส่วนบุคคล (เก๋ง)	188 (72.0)	49 (18.8)	24 (9.2)	261 (100.0)
รถกระบะ(Pick Up)	31 (52.5)	21 (35.6)	7 (11.9)	59 (100.0)
รวม	**219 (68.4)**	**70 (21.9)**	**31 (9.7)**	**320 (100.0)**

Chi – Square = 9.248 d.f. = 2 Significance = 0.010 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ตารางที่ 90 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับประเภทรถยนต์

ประเภทรถยนต์	รายได้คู่สมรส		รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 25,000 บาท	ตั้งแต่ 25,001 บาท ขึ้นไป	
รถนั่งส่วนบุคคล(เก๋ง)	36 (67.9)	17 (32.1)	53 (100.0)
รถกระบะ(Pick Up)	22 (73.3)	8 (26.7)	30 (100.0)
รวม	**58 (69.9)**	**25 (30.1)**	**83 (100.0)**

Chi – Square = 0.266 d.f. = 1 Significance = 0.606 n = 83

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สมมติฐานที่ 5 ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้หลัก และรายได้หลักของคู่สมรส มีความสัมพันธ์กับขนาดเครื่องยนต์ของรถยนต์ที่ซื้อ

H_0 : ปัจจัยส่วนบุคคล ไม่มีความสัมพันธ์กับขนาดเครื่องยนต์ของรถยนต์ที่ซื้อ

H_1 : ปัจจัยส่วนบุคคล มีความสัมพันธ์กับขนาดเครื่องยนต์ของรถยนต์ที่ซื้อ

เพศ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.002 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า เพศ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อขนาดเครื่องยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 91)

ตารางที่ 91 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับขนาดเครื่องยนต์

ขนาดเครื่องยนต์	**เพศ**		**รวม**
	ชาย	**หญิง**	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ	19	46	65
1200cc	(29.2)	(70.8)	(100.0)
1201 – 1400 cc	14	20	34
	(41.2)	(58.8)	(100.0)
1401 – 1500cc	60	102	162
	(37.0)	(63.0)	(100.0)
อื่นๆ	36	23	59
	(61.0)	(39.0)	(100.0)
รวม	**129**	**191**	**320**
	(40.3)	**(59.7)**	**(100.0)**

Chi – Square = 14.562 d.f. = 3 Significance = 0.002 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

อายุ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.006 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อายุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อขนาดเครื่องยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 92)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 92 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับขนาดเครื่องยนต์

ขนาดเครื่องยนต์	อายุ			รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี	31 – 40 ปี	ตั้งแต่ 41 ปีขึ้นไป	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 1200cc	44 (67.7)	21 (32.3)	0 (00.0)	65 (100.0)
1201 – 1400 cc	25 (73.5)	9 (26.5)	0 (00.0)	34 (100.0)
1401 – 1500cc	96 (59.3)	59 (36.4)	7 (4.3)	162 (100.0)
อื่นๆ	26 (44.1)	26 (44.1)	7 (11.9)	59 (100.0)
รวม	**191 (59.7)**	**115 (35.9)**	**14 (4.4)**	**320 (100.0)**

Chi – Square = 18.284 d.f. = 6 Significance = 0.006 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

สถานภาพสมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า สถานภาพสมรส มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อขนาดเครื่องยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 93)

ระดับการศึกษา

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.474 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า ระดับการศึกษา ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อขนาดเครื่องยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 94)

อาชีพ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.205 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อาชีพ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อขนาดเครื่องยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 95)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 93 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับขนาดเครื่องยนต์

ขนาดเครื่องยนต์	สถานภาพสมรส		รวม
	โสด	สมรส	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ	48	17	65
1200cc	(73.8)	(26.2)	(100.0)
1201 – 1400 cc	30	4	34
	(88.2)	(11.8)	(100.0)
1401 – 1500cc	126	36	162
	(77.8)	(22.2)	(100.0)
อื่นๆ	29	30	59
	(49.2)	(50.8)	(100.0)
รวม	**233**	**87**	**320**
	(72.8)	**(27.2)**	**(100.0)**

Chi – Square = 22.822 d.f. = 3 Significance = 0.000 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ตารางที่ 94 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับขนาดเครื่องยนต์

ขนาดเครื่องยนต์	ระดับการศึกษา		รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ	56	9	65
1200cc	(86.2)	(13.8)	(100.0)
1201 – 1400 cc	32	2	34
	(94.1)	(5.9)	(100.0)
1401 – 1500cc	144	18	162
	(88.9)	(11.1)	(100.0)
อื่นๆ	55	4	59
	(93.2)	(6.8)	(100.0)
รวม	**287**	**33**	**320**
	(89.7)	**(10.3)**	**(100.0)**

Chi – Square = 2.507 d.f. = 3 Significance = 0.474 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 95 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับขนาดเครื่องยนต์

ขนาดเครื่องยนต์	อาชีพ			รวม
	ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	พนักงานบริษัทเอกชน	อื่นๆ	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 1200cc	15 (23.1)	40 (61.5)	10 (15.4)	65 (100.0)
1201 – 1400 cc	3 (8.8)	21 (61.8)	10 (29.4)	34 (100.0)
1401 – 1500cc	37 (22.8)	86 (53.1)	39 (24.1)	162 (100.0)
อื่นๆ	15 (25.4)	36 (61.0)	8 (13.6)	59 (100.0)
รวม	**70 (21.9)**	**183 (57.2)**	**67 (20.9)**	**320 (100.0)**

Chi – Square = 8.485 d.f. = 6 Significance = 0.205 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

รายได้หลัก

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.014 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลัก มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อขนาดเครื่องยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 96)

รายได้หลักของคู่สมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.270 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลักของคู่สมรส ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อขนาดเครื่องยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 97)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 96 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับขนาดเครื่องยนต์

ขนาดเครื่องยนต์	รายได้หลัก			รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20,000 บาท	20,001 – 30,000 บาท	ตั้งแต่ 30,001 บาท ขึ้นไป	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ	51	10	4	65
1200cc	(78.5)	(15.4)	(6.1)	(100.0)
1201 – 1400 cc	29	4	1	34
	(85.3)	(11.8)	(2.9)	(100.0)
1401 – 1500cc	108	35	19	162
	(66.7)	(21.6)	(11.7)	(100.0)
อื่นๆ	31	21	7	59
	(52.5)	(35.6)	(11.9)	(100.0)
รวม	**219**	**70**	**31**	**320**
	(68.4)	**(21.9)**	**(9.7)**	**(100.0)**

Chi – Square = 15.960 d.f. = 6 Significance = 0.014 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ตารางที่ 97 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับขนาดเครื่องยนต์

ขนาดเครื่องยนต์	รายได้หลักของคู่สมรส		รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 25,000 บาท	ตั้งแต่ 25,001 บาท ขึ้นไป	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ	13	4	17
1200cc	(76.5)	(23.5)	(100.0)
1201 – 1400 cc	4	0	4
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
1401 – 1500cc	19	13	32
	(59.4)	(40.6)	(100.0)
อื่นๆ	22	8	30
	(73.3)	(26.7)	(100.0)
รวม	**58**	**25**	**83**
	(69.9)	**(30.1)**	**(100.0)**

Chi – Square = 3.923 d.f. = 3 Significance = 0.270 n = 83

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สมมติฐานที่ 6 ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้หลัก และรายได้หลักของคู่สมรส มีความสัมพันธ์กับสีของรถยนต์ที่ซื้อ

H_0 : ปัจจัยส่วนบุคคล ไม่มีความสัมพันธ์กับสีของรถยนต์ที่ซื้อ
H_1 : ปัจจัยส่วนบุคคล มีความสัมพันธ์กับสีของรถยนต์ที่ซื้อ

เพศ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.033 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า เพศ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อสีรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 98)

ตารางที่ 98 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับสีรถยนต์

สีรถยนต์	**เพศ**		**รวม**
	ชาย	**หญิง**	
สีบรอนซ์	19	36	55
	(34.5)	(65.5)	(100.0)
สีดำ	39	33	72
	(54.2)	(45.8)	(100.0)
สีเทา	13	23	36
	(36.1)	(63.9)	(100.0)
สีขาว	39	79	118
	(33.1)	(66.9)	(100.0)
อื่นๆ	19	20	39
	(48.7)	(51.3)	(100.0)
รวม	**129**	**191**	**320**
	(40.3)	**(59.7)**	**(100.0)**

Chi – Square = 10.499 d.f. = 4 Significance = 0.033 n = 320
หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

อายุ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.022 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อายุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อสีรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 99)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 99 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับสีรถยนต์

สีรถยนต์	อายุ			รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี	31 – 40 ปี	ตั้งแต่ 41 ปี ขึ้นไป	
สีบรอนซ์	32	23	0	55
	(58.2)	(41.8)	(00.0)	(100.0)
สีดำ	35	32	5	72
	(48.6)	(44.5)	(6.9)	(100.0)
สีเทา	25	8	3	36
	(69.4)	(22.2)	(8.3)	(100.0)
สีขาว	79	33	6	118
	(66.9)	(28.0)	(5.1)	(100.0)
อื่นๆ	20	19	0	39
	(51.3)	(48.7)	(00.0)	(100.0)
รวม	**191**	**115**	**14**	**320**
	(59.7)	**(35.9)**	**(4.4)**	**(100.0)**

Chi – Square = 17.926 d.f. = 8 Significance = 0.022 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

สถานภาพสมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.563 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า สถานภาพสมรส ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อสีรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 100)

ระดับการศึกษา

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.110 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า ระดับการศึกษา ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อสีรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 101)

อาชีพ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.070 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อาชีพ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อสีรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 102)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

รายได้หลัก

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.407 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลัก ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อสีรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 103)

รายได้หลักของคู่สมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.411 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลักของคู่สมรส ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อสีรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 104)

ตารางที่ 100 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับสีรถยนต์

สีรถยนต์	**สถานภาพสมรส**		**รวม**
	โสด	**สมรส**	
สีบรอนซ์	40	15	55
	(72.7)	(27.3)	(100.0)
สีดำ	53	19	72
	(73.6)	(26.4)	(100.0)
สีเทา	22	14	36
	(61.1)	(38.9)	(100.0)
สีขาว	89	26	118
	(75.4)	(24.6)	(100.0)
อื่นๆ	29	10	39
	(74.4)	(25.6)	(100.0)
รวม	**233**	**87**	**320**
	(72.8)	**(27.2)**	**(100.0)**

Chi – Square = 2.967 d.f. = 4 Significance = 0.563 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 101 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับสีรถยนต์

สีรถยนต์	**ระดับการศึกษา**		**รวม**
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับปริญญาตรี	**สูงกว่าปริญยาตรี**	
สีบรอนซ์	46	9	55
	(83.6)	(16.4)	(100.0)
สีดำ	66	6	72
	(91.7)	(8.3)	(100.0)
สีเทา	31	5	36
	(86.1)	(13.9)	(100.0)
สีขาว	105	13	118
	(89.0)	(11.0)	(100.0)
อื่นๆ	39	0	39
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
รวม	**287**	**33**	**320**
	(89.7)	**(10.3)**	**(100.0)**

Chi – Square = 87.528 d.f. = 4 Significance = 0.110 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 102 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับสีรถยนต์

สีรถยนต์	**อาชีพ**			**รวม**
	ข้าราชการ/ พนักงาน รัฐวิสาหกิจ	**พนักงาน บริษัทเอกชน**	**อื่นๆ**	
สีบรอนซ์	8	31	16	55
	(14.5)	(56.4)	(29.1)	(100.0)
สีดำ	19	41	12	72
	(26.4)	(56.9)	(16.7)	(100.0)
สีเทา	14	13	9	36
	(38.9)	(36.1)	(25.0)	(100.0)
สีขาว	23	72	23	118
	(19.5)	(61.0)	(19.5)	(100.0)
อื่นๆ	6	26	7	39
	(15.4)	(66.7)	(17.9)	(100.0)
รวม	**70**	**183**	**67**	**320**
	(21.9)	**(57.2)**	**(20.9)**	**(100.0)**

Chi – Square = 14.503 d.f. = 8 Significance = 0.070 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 103 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับสีรถยนต์

สีรถยนต์	รายได้หลัก			รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20,000 บาท	20,001 – 30,000 บาท	30,001 บาท ขึ้นไป	
สีบรอนซ์	38	10	7	55
	(69.1)	(18.2)	(12.7)	(100.0)
สีดำ	45	21	6	72
	(62.5)	(29.2)	(8.3)	(100.0)
สีเทา	26	4	6	36
	(72.2)	(11.1)	(16.7)	(100.0)
สีขาว	83	25	10	118
	(70.3)	(21.2)	(8.5)	(100.0)
อื่นๆ	27	10	2	39
	(69.2)	(25.6)	(5.1)	(100.0)
รวม	**219**	**70**	**31**	**320**
	(68.4)	**(21.9)**	**(9.7)**	**(100.0)**

Chi – Square = 8.281 d.f. = 8 Significance = 0.407 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 104 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับสีรถยนต์

สีรถยนต์	รายได้หลักของคู่สมรส		รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 25,000 บาท	ตั้งแต่ 25,001 บาท ขึ้นไป	
สีบรอนซ์	13	2	15
	(86.7)	(13.3)	(100.0)
สีดำ	12	5	17
	(70.6)	(29.4)	(100.0)
สีเทา	8	4	12
	(66.7)	(33.3)	(100.0)
สีขาว	20	9	29
	(69.0)	(31.0)	(100.0)
อื่นๆ	5	5	10
	(50.0)	(50.0)	(100.0)
รวม	**58**	**25**	**83**
	(69.9)	**(30.1)**	**(100.0)**

Chi – Square = 3.960 d.f. = 4 Significance = 0.411 n = 83

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

สมมติฐานที่ 7 ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้หลัก และรายได้หลักของคู่สมรส มีความสัมพันธ์กับราคาของรถยนต์ที่ซื้อ

H_0 : ปัจจัยส่วนบุคคล ไม่มีความสัมพันธ์กับราคาของรถยนต์ที่ซื้อ

H_1 : ปัจจัยส่วนบุคคล มีความสัมพันธ์กับราคาของรถยนต์ที่ซื้อ

เพศ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า เพศ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านราคารถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 105)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 105 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับราคารถยนต์

ราคารถยนต์	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 550,000	19	52	71
บาท	(26.8)	(73.2)	(100.0)
550,00 – 700,000 บาท	68	114	182
	(37.4)	(62.6)	(100.0)
ตั้งแต่ 700,001 บาทขึ้นไป	42	25	67
	(62.7)	(37.3)	(100.0)
รวม	**129**	**191**	**320**
	(40.3)	**(59.7)**	**(100.0)**

Chi – Square = 20.017 d.f. = 2 Significance = 0.000 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

อายุ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.295 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อายุ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านราคารถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 106)

สถานภาพสมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.017 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า สถานภาพสมรส มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านราคารถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 107)

ระดับการศึกษา

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.027 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า ระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านราคารถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 108)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 106 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับราคารถยนต์

ราคารถยนต์	อายุ			รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี	31 – 40 ปี	ตั้งแต่ 41 ปีขึ้นไป	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 550,000 บาท	44 (62.0)	27 (38.0)	0 (00.0)	71 (100.0)
550,00 – 700,000 บาท	108 (59.3)	65 (35.7)	9 (5.0)	182 (100.0)
ตั้งแต่ 700,001 บาทขึ้นไป	39 (58.2)	23 (34.3)	5 (7.5)	67 (100.0)
รวม	**191 (59.7)**	**115 (35.9)**	**14 (4.4)**	**320 (100.0)**

Chi – Square = 4.929 d.f. = 4 Significance = 0.295 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ตารางที่ 107 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับราคารถยนต์

ราคารถยนต์	สถานภาพสมรส		รวม
	โสด	สมรส	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 550,000 บาท	49 (69.0)	22 (31.0)	71 (100.0)
550,00 – 700,000 บาท	143 (78.6)	39 (21.4)	182 (100.0)
ตั้งแต่ 700,001 บาทขึ้นไป	41 (61.2)	26 (38.8)	67 (100.0)
รวม	**233 (72.8)**	**87 (27.2)**	**320 (100.0)**

Chi – Square = 8.135 d.f. = 2 Significance = 0.017 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 108 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับราคารถยนต์

ราคารถยนต์	ระดับการศึกษา		รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 550,000 บาท	59 (83.1)	12 (16.9)	71 (100.0)
550,00 – 700,000 บาท	163 (89.6)	19 (10.4)	182 (100.0)
ตั้งแต่ 700,001 บาทขึ้นไป	65 (97.0)	2 (3.0)	67 (100.0)
รวม	**287 (89.7)**	**33 (10.3)**	**320 (100.0)**

Chi – Square = 7.225 d.f. = 2 Significance = 0.027 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

อาชีพ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.036 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อาชีพ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านราคารถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 109)

รายได้หลัก

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.017 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลัก มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านราคารถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 110)

รายได้หลักของคู่สมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.199 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลักของคู่สมรส ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านราคารถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 111)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 109 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับราคารถยนต์

ราคารถยนต์	อายุ			รวม
	ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	พนักบริษัทเอกชน	อื่นๆ	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 550,000 บาท	14 (19.7)	37 (52.1)	20 (28.2)	71 (100.0)
550,00 – 700,000 บาท	40 (22.0)	100 (54.9)	42 (23.1)	182 (100.0)
ตั้งแต่ 700,001 บาทขึ้นไป	16 (23.9)	46 (68.7)	5 (7.5)	67 (100.0)
รวม	**70 (21.9)**	**183 (57.2)**	**67 (20.9)**	**320 (100.0)**

Chi – Square = 10.277 d.f. = 4 Significance = 0.036 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ตารางที่ 110 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับราคารถยนต์

ราคารถยนต์	รายได้หลัก			รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20,000 บาท	20,001 – 30,000 บาท	ตั้งแต่ 30,001 บาทขึ้นไป	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 550,000 บาท	57 (80.3)	13 (18.3)	1 (1.4)	71 (100.0)
550,00 – 700,000 บาท	124 (68.1)	37 (20.3)	21 (11.5)	182 (100.0)
ตั้งแต่ 700,001 บาทขึ้นไป	38 (56.7)	20 (29.9)	9 (13.4)	67 (100.0)
รวม	**219 (68.4)**	**70 (21.9)**	**31 (9.7)**	**320 (100.0)**

Chi – Square = 12.000 d.f. = 4 Significance = 0.017 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 111 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับราคารถยนต์

ราคารถยนต์	รายได้หลักของคู่สมรส		รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 25,000 บาท	ตั้งแต่ 25,001 บาทขึ้นไป	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 550,000 บาท	17 (85.0)	3 (15.0)	30 (100.0)
550,00 – 700,000 บาท	23 (62.2)	14 (37.8)	37 (100.0)
ตั้งแต่ 700,001 บาทขึ้นไป	18 (69.2)	8 (30.8)	26 (100.0)
รวม	**58 (69.9)**	**25 (30.1)**	**83 (100.0)**

Chi – Square = 3.225 d.f. = 2 Significance = 0.199 n = 83

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

สมมติฐานที่ 8 ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้หลัก และรายได้หลักของคู่สมรส มีความสัมพันธ์กับวิธีการซื้อรถยนต์

H_0 : ปัจจัยส่วนบุคคล ไม่มีความสัมพันธ์กับวิธีการซื้อรถยนต์

H_1 : ปัจจัยส่วนบุคคล มีความสัมพันธ์กับวิธีการซื้อรถยนต์

เพศ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.014 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า เพศ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านวิธีการซื้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 112)

อายุ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.314 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อายุ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านราคารถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 113)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 112 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับวิธีการซื้อรถยนต์

วิธีการซื้อรถยนต์	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
โดยเงินสด	14	41	55
	(25.5)	(74.5)	(100.0)
โดยเงินผ่อน	115	150	265
	(43.4)	(56.6)	(100.0)
รวม	**129**	**191**	**320**
	(40.3)	**(59.7)**	**(100.0)**

Chi – Square = 6.093 d.f. = 1 Significance = 0.014 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ตารางที่ 113 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับวิธีการซื้อรถยนต์

วิธีการซื้อรถยนต์	อายุ			รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี	31 – 40 ปี	ตั้งแต่ 41 ปีขึ้นไป	
โดยเงินสด	35	16	4	55
	(63.6)	(29.1)	(7.3)	(100.0)
โดยเงินผ่อน	156	99	10	265
	(58.9)	(37.4)	(3.7)	(100.0)
รวม	**191**	**115**	**14**	**320**
	(59.7)	**(35.9)**	**(4.4)**	**(100.0)**

Chi – Square = 2.314 d.f. = 4 Significance = 0.314 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

สถานภาพสมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.325 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า สถานภาพสมรส ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านราคารถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 114)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 114 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับวิธีการซื้อรถยนต์

วิธีการซื้อรถยนต์	สถานภาพสมรส		รวม
	โสด	สมรส	
โดยเงินสด	43	12	55
	(78.2)	(21.8)	(100.0)
โดยเงินผ่อน	190	75	265
	(71.7)	(28.3)	(100.0)
รวม	**233**	**87**	**320**
	(72.8)	**(27.2)**	**(100.0)**

Chi – Square = 0.967 d.f. = 1 Significance = 0.325 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ระดับการศึกษา

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.518 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า ระดับการศึกษา ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านราคารถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 115)

ตารางที่ 115 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับวิธีการซื้อรถยนต์

วิธีการซื้อรถยนต์	ระดับการศึกษา		รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป	
โดยเงินสด	48	7	55
	(87.3)	(12.7)	(100.0)
โดยเงินผ่อน	239	26	265
	(90.2)	(9.8)	(100.0)
รวม	**287**	**33**	**320**
	(89.7)	**(10.3)**	**(100.0)**

Chi – Square = 0.419 d.f. = 1 Significance = 0.518 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

อาชีพ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อาชีพ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านวิธีการซื้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 116)

ตารางที่ 116 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับวิธีการซื้อรถยนต์

วิธีการซื้อรถยนต์	**อาชีพ**			**รวม**
	ข้าราชการ/ พนักงานรัฐวิสาหกิจ	**พนักงานบริษัทเอกชน**	**อื่นๆ**	
โดยเงินสด	16	16	23	55
	(29.1)	(29.1)	(41.8)	(100.0)
โดยเงินผ่อน	54	167	44	265
	(20.4)	(63.0)	(16.6)	(100.0)
รวม	**70**	**183**	**67**	**320**
	(21.9)	**(57.2)**	**(20.9)**	**(100.0)**

Chi – Square = 24.579 d.f. = 2 Significance = 0.000 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

รายได้หลัก

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.548 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลัก ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านวิธีการซื้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 117)

รายได้หลักของคู่สมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.346 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลักของคู่สมรส ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านวิธีการซื้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 118)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 117 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับวิธีการซื้อรถยนต์

วิธีการซื้อรถยนต์	**รายได้หลัก**			**รวม**
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20,000 บาท	**20,001 – 30,000 บาท**	**ตั้งแต่ 30,001 บาทขึ้นไป**	
โดยเงินสด	40	9	6	55
	(72.7)	(16.4)	(10.9)	(100.0)
โดยเงินผ่อน	179	61	25	265
	(67.5)	(23.0)	(9.5)	(100.0)
รวม	**219**	**70**	**31**	**320**
	(68.4)	**(21.9)**	**(9.7)**	**(100.0)**

Chi – Square = 1.203 d.f. = 2 Significance = 0.548 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ตารางที่ 118 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับวิธีการซื้อรถยนต์

วิธีการซื้อรถยนต์	**รายได้หลักของคู่สมรส**		**รวม**
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 25,000 บาท	**ตั้งแต่ 25,001 บาทขึ้นไป**	
โดยเงินสด	7	5	12
	(58.3)	(41.7)	(100.0)
โดยเงินผ่อน	51	20	71
	(71.8)	(28.2)	(100.0)
รวม	**58**	**25**	**83**
	(69.9)	**(30.1)**	**(100.0)**

Chi – Square = 0.889 d.f. = 1 Significance = 0.346 n = 320

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

สมมติฐานที่ 9 ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้หลัก และรายได้หลักของคู่สมรส มีความสัมพันธ์กับจำนวนเงินดาวน์รถยนต์

H_0 : ปัจจัยส่วนบุคคล ไม่มีความสัมพันธ์กับจำนวนเงินดาวน์รถยนต์

H_1 : ปัจจัยส่วนบุคคล มีความสัมพันธ์กับจำนวนเงินดาวน์รถยนต์

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เพศ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.323 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า เพศ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านจำนวนเงินดาวน์รถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 119)

ตารางที่ 119 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับจำนวนเงินดาวน์รถยนต์

จำนวนเงินดาวน์รถยนต์	**เพศ**		**รวม**
	ชาย	**หญิง**	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10%	6 (35.3)	11 (64.7)	17 (100.0)
11 – 15 %	20 (35.7)	36 (64.7)	56 (100.0)
16 – 20 %	40 (48.8)	42 (51.2)	82 (100.0)
21 – 25 %	24 (42.9)	32 (57.1)	56 (100.0)
26 – 30 %	17 (58.6)	12 (41.4)	29 (100.0)
31 – 35 %	3 (37.5)	5 (62.5)	8 (100.0)
35 %ขึ้นไป	5 (29.4)	12 (70.6)	17 (100.0)
รวม	**115 (43.4)**	**150 (56.6)**	**265 (100.0)**

Chi – Square = 6.977 d.f. = 6 Significance = 0.323 n = 265

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

อายุ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.761 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า เอายุ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านจำนวนเงินดาวน์รถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 120)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 120 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับจำนวนเงินดาวน์รถยนต์

จำนวนเงินดาวน์รถยนต์	อายุ			รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี	31 – 40 ปี	ตั้งแต่ 41 ปีขึ้นไป	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10%	10 (58.8)	7 (41.2)	0 (00.0)	17 (100.0)
11 – 15 %	31 (55.4)	22 (39.3)	3 (5.4)	56 (100.0)
16 – 20 %	51 (62.2)	30 (36.6)	1 (1.2)	82 (100.0)
21 – 25 %	31 (55.4)	21 (37.5)	4 (7.1)	56 (100.0)
26 – 30 %	19 (65.5)	9 (31.0)	1 (3.5)	29 (100.0)
31 – 35 %	5 (62.5)	2 (25.0)	1 (12.5)	8 (100.0)
35 %ขึ้นไป	9 (52.9)	8 (47.1)	0 (00.0)	17 (100.0)
รวม	**159 (58.9)**	**99 (37.4)**	**10 (3.8)**	**265 (100.0)**

Chi – Square = 8.307 d.f. = 12 Significance = 0.761 n = 265

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

สถานภาพสมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.346 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า สถานภาพสมรส ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านจำนวนเงินดาวน์รถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 121)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 121 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับจำนวนเงินดาวน์รถยนต์

จำนวนเงินดาวน์ รถยนต์	สถานภาพสมรส		รวม
	โสด	สมรส	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ	13	4	17
10%	(76.5)	(23.5)	(100.0)
11 – 15 %	37	19	56
	(66.1)	(33.9)	(100.0)
16 – 20 %	62	20	82
	(75.6)	(24.4)	(100.0)
21 – 25 %	40	16	56
	(71.4)	(28.6)	(100.0)
26 – 30 %	22	7	29
	(75.9)	(24.1)	(100.0)
31 – 35 %	3	5	8
	(37.5)	(62.5)	(100.0)
35 %ขึ้นไป	13	4	17
	(76.5)	(23.5)	(100.0)
รวม	**190**	**75**	**265**
	(71.7)	**(28.3)**	**(100.0)**

Chi – Square = 6.734 d.f. = 6 Significance = 0.346 n = 265

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ระดับการศึกษา

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.223 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า ระดับการศึกษา ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านจำนวนเงินดาวน์รถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 122)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 122 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับจำนวนเงินดาวน์รถยนต์

จำนวนเงินดาวน์รถยนต์	ระดับการศึกษา		รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ	16	1	17
10%	(94.1)	(5.9)	(100.0)
11 – 15 %	53	3	56
	(94.6)	(5.4)	(100.0)
16 – 20 %	76	6	82
	(92.7)	(7.3)	(100.0)
21 – 25 %	48	8	56
	(85.7)	(14.3)	(100.0)
26 – 30 %	23	6	29
	(79.3)	(20.7)	(100.0)
31 – 35 %	8	0	8
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
35 %ขึ้นไป	15	2	17
	(88.2)	(11.8)	(100.0)
รวม	**239**	**26**	**265**
	(90.2)	**(9.8)**	**(100.0)**

Chi – Square = 8.218 d.f. = 6 Significance = 0.223 n = 265

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

อาชีพ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.066 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อาชีพ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านจำนวนเงินดาวน์รถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 123)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 123 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับจำนวนเงินดาวน์รถยนต์

จำนวนเงินดาวน์รถยนต์	อาชีพ			รวม
	ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	พนักงานบริษัทเอกชน	อื่นๆ	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ	6	7	4	17
10%	(35.3)	(41.2)	(23.5)	(100.0)
11 – 15 %	9	40	7	56
	(16.1)	(71.4)	(12.5)	(100.0)
16 – 20 %	14	57	11	82
	(17.1)	(69.5)	(13.4)	(100.0)
21 – 25 %	13	34	9	56
	(23.3)	(60.7)	(16.1)	(100.0)
26 – 30 %	6	19	4	29
	(20.7)	(65.5)	(13.8)	(100.0)
31 – 35 %	2	5	1	8
	(25.0)	(62.5)	(12.5)	(100.0)
35 %ขึ้นไป	4	5	8	12
	(23.5)	(29.4)	(47.1)	(100.0)
รวม	**54**	**167**	**44**	**265**
	(20.4)	**(63.0)**	**(16.6)**	**(100.0)**

Chi – Square = 20.068 d.f. = 12 Significance = 0.066 n = 265

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

รายได้หลัก

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.018 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลัก มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านจำนวนเงินดาวน์รถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 124)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 124 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับจำนวนเงินดาวน์รถยนต์

จำนวนเงินดาวน์รถยนต์	รายได้หลัก			รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20,000 บาท	20,001 – 30,000 บาท	ตั้งแต่ 30,001 บาท	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10%	13 (76.5)	1 (5.9)	3 (17.6)	17 (100.0)
11 – 15 %	47 (83.9)	7 (12.5)	2 (3.6)	56 (100.0)
16 – 20 %	53 (64.6)	22 (26.8)	7 (8.6)	82 (100.0)
21 – 25 %	30 (53.6)	21 (37.5)	5 (8.9)	56 (100.0)
26 – 30 %	17 (58.6)	8 (27.6)	4 (13.8)	29 (100.0)
31 – 35 %	5 (62.5)	1 (12.5)	2 (25.0)	8 (100.0)
35 %ขึ้นไป	14 (82.4)	1 (5.9)	2 (11.7)	17 (100.0)
รวม	**179 (67.5)**	**61 (23.0)**	**25 (9.5)**	**265 (100.0)**

Chi – Square = 24.445 d.f. = 12 Significance = 0.018 n = 265

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

รายได้หลักของคู่สมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.003 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลักของคู่สมรส มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านจำนวนเงินดาวน์รถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 125)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 125 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับจำนวนเงินดาวน์รถยนต์

จำนวนเงินดาวน์รถยนต์	รายได้หลักของคู่สมรส		รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 25,000 บาท	ตั้งแต่ 25,000 บาทขึ้นไป	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10%	4 (100.0)	0 (00.0)	4 (100.0)
11 – 15 %	14 (77.8)	4 (22.2)	18 (100.0)
16 – 20 %	16 (84.2)	3 (15.8)	19 (100.0)
21 – 25 %	13 (81.3)	3 (18.8)	16 (100.0)
26 – 30 %	0 (00.0)	5 (100.0)	5 (100.0)
31 – 35 %	2 (40.0)	3 (60.0)	5 (100.0)
35 %ขึ้นไป	2 (50.0)	2 (50.0)	4 (100.0)
รวม	**51 (71.8)**	**20 (28.2)**	**71 (100.0)**

Chi – Square = 20.220 d.f. = 6 Significance = 0.003 n = 71

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

สมมติฐานที่ 10 ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้หลัก และรายได้หลักของคู่สมรส มีความสัมพันธ์กับแหล่งเงินกู้

H_0 : ปัจจัยส่วนบุคคล ไม่มีความสัมพันธ์กับแหล่งเงินกู้

H_1 : ปัจจัยส่วนบุคคล มีความสัมพันธ์กับแหล่งเงินกู้

เพศ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.171 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า เพศ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านแหล่งเงินกู้ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 126)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 126 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับแหล่งเงินกู้

แหล่งเงินกู้	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ลิสซิ่ง	33	38	71
	(46.5)	(53.5)	(100.0)
ธนาคาร	78	108	186
	(41.9)	(58.1)	(100.0)
ญาติ	7	11	18
	(38.9)	(61.1)	(100.0)
เพื่อน	4	0	4
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
อื่นๆ	2	1	3
	(66.7)	(33.3)	(100.0)
รวม	**124**	**158**	**282**
	(44.0)	**(56.0)**	**(100.0)**

Chi – Square = 6.407 d.f. = 4 Significance = 0.171 n = 282

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

อายุ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.142 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อายุ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านแหล่งเงินกู้ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 127)

สถานภาพสมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.262 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า สถานภาพสมรส ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านแหล่งเงินกู้ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 128)

ระดับการศึกษา

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.361 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า ระดับการศึกษา ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านแหล่งเงินกู้ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 129)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

อาชีพ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.328 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อาชีพ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านแหล่งเงินกู้ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 130)

รายได้หลัก

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.501 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลัก ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านแหล่งเงินกู้ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 131)

ตารางที่ 127 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับแหล่งเงินกู้

แหล่งเงินกู้	**อายุ**			**รวม**
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี	**31 – 40 ปี**	**ตั้งแต่ 41 ปีขึ้นไป**	
ลิสซิ่ง	36	34	1	71
	(50.7)	(47.9)	(1.4)	(100.0)
ธนาคาร	110	66	10	186
	(59.1)	(35.5)	(5.4)	(100.0)
ญาติ	14	3	1	18
	(77.8)	(16.7)	(5.5)	(100.0)
เพื่อน	4	0	0	4
	(100.0)	(00.0)	(00.0)	(100.0)
อื่นๆ	1	2	0	3
	(33.3)	(66.7)	(00.0)	(100.0)
รวม	**165**	**105**	**12**	**282**
	(58.5)	**(37.2)**	**(4.3)**	**(100.0)**

Chi – Square = 12.216 d.f. = 8 Significance = 0.142 n = 282

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 128 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับแหล่งเงินกู้

แหล่งเงินกู้	สถานภาพสมรส		รวม
	โสด	สมรส	
ลิสซิ่ง	46	25	71
	(64.8)	(35.2)	(100.0)
ธนาคาร	135	51	186
	(72.6)	(27.4)	(100.0)
ญาติ	16	2	18
	(88.9)	(11.1)	(100.0)
เพื่อน	2	2	4
	(50.0)	(50.0)	(100.0)
อื่นๆ	2	1	3
	(66.7)	(33.3)	(100.0)
รวม	**201**	**81**	**282**
	(71.3)	**(28.7)**	**(100.0)**

Chi – Square = 5.257 d.f. = 4 Significance = 0.262 n = 282

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 129 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับแหล่งเงินกู้

แหล่งเงินกู้	**ระดับการศึกษา**		**รวม**
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับปริญญาตรี	**สูงกว่าปริญญาตรี**	
ลิสซิ่ง	67	4	71
	(94.4)	(5.6)	(100.0)
ธนาคาร	164	22	186
	(88.2)	(11.8)	(100.0)
ญาติ	16	2	18
	(88.9)	(11.1)	(100.0)
เพื่อน	4	0	4
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
อื่นๆ	2	1	3
	(66.7)	(33.3)	(100.0)
รวม	**253**	**29**	**282**
	(89.7)	**(10.3)**	**(100.0)**

Chi – Square = 4.344 d.f. = 4 Significance = 0.361 n = 282

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 130 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับแหล่งเงินกู้

แหล่งเงินกู้	**อาชีพ**			**รวม**
	ข้าราชการ/ พนักงาน รัฐวิสาหกิจ	**พนักงาน รัฐวิสาหกิจ**	**อื่นๆ**	
ลิสซิ่ง	16	44	11	71
	(22.5)	(62.0)	(15.5)	(100.0)
ธนาคาร	34	116	36	186
	(18.3)	(62.4)	(19.4)	(100.0)
ญาติ	5	10	3	18
	(27.8)	(55.6)	(16.6)	(100.0)
เพื่อน	1	1	2	4
	(25.0)	(25.0)	(50.0)	(100.0)
อื่นๆ	0	1	2	3
	(00.0)	(33.3)	(66.7)	(100.0)
รวม	**56**	**172**	**54**	**282**
	(19.9)	**(61.0)**	**(19.1)**	**(100.0)**

Chi – Square = 9.172 d.f. = 8 Significance = 0.328 n = 282

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 131 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับแหล่งเงินกู้

แหล่งเงินกู้	รายได้หลัก			รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20,000 บาท	20,001 – 30,000 บาท	ตั้งแต่ 30,001 บาทขึ้นไป	
ลิสซิ่ง	43	19	9	71
	(60.6)	(26.8)	(12.6)	(100.0)
ธนาคาร	128	42	19	186
	(68.8)	(22.6)	(8.6)	(100.0)
ญาติ	13	4	1	18
	(72.2)	(22.2)	(5.6)	(100.0)
เพื่อน	4	0	0	4
	(100.0)	(00.0)	(00.0)	(100.0)
อื่นๆ	1	2	0	3
	(33.3)	(66.7)	(00.0)	(100.0)
รวม	**189**	**67**	**26**	**282**
	(67.0)	**(23.8)**	**(9.2)**	**(100.0)**

Chi – Square = 7.336 d.f. = 8 Significance = 0.501 n = 282

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

รายได้หลักของคู่สมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.777 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลักของคู่สมรส ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านแหล่งเงินกู้ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 132)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 132 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับแหล่งเงินกู้

แหล่งเงินกู้	รายได้หลักของคู่สมรส		รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 25,000 บาท	ตั้งแต่ 25,001 บาท ขึ้นไป	
ลิสซิ่ง	16	7	23
	(69.6)	(30.4)	(100.0)
ธนาคาร	36	13	49
	(73.5)	(26.5)	(100.0)
ญาติ	1	1	2
	(50.0)	(50.0)	(100.0)
เพื่อน	2	0	2
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
อื่นๆ	1	0	1
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
รวม	**56**	**21**	**77**
	(72.7)	**(27.3)**	**(100.0)**

Chi – Square = 1.775 d.f. = 4 Significance = 0.777 n = 77

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

สมมติฐานที่ 11 ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้หลัก และรายได้หลักคู่คู่สมรส มีความสัมพันธ์กับแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง

H_0 : ปัจจัยส่วนบุคคล ไม่มีความสัมพันธ์กับแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง

H_1 : ปัจจัยส่วนบุคคล มีความสัมพันธ์กับแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง

เพศ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.184 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า เพศ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่งของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 133)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 133 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง

แหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
Toyota	20	22	42
	(47.6)	(52.4)	(100.0)
Honda	3	10	13
	(23.1)	(76.9)	(100.0)
Mazda	5	1	6
	(83.3)	(16.7)	(100.0)
Nissan	1	1	2
	(50.0)	(50.0)	(100.0)
อื่นๆ	4	4	8
	(50.0)	(50.0)	(100.0)
รวม	**33**	**38**	**71**
	(46.5)	**(53.5)**	**(100.0)**

Chi – Square = 6.210 d.f. = 4 Significance = 0.184 n = 71

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

อายุ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.003 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อายุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่งของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 134)

สถานภาพสมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.133 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า สถานภาพสมรส ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่งของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 135)

ระดับการศึกษา

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.709 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า ระดับการศึกษา ไม่มี

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่งของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 136)

อาชีพ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.676 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อาชีพ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่งของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 137)

รายได้หลัก

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.048 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลัก มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่งของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 138)

รายได้หลักของคู่สมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.384 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลักของคู่สมรส ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่งของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 139)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 134 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง

แหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง	**อายุ**			**รวม**
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี	**31 – 40 ปี**	**ตั้งแต่ 41 ปีขึ้นไป**	
Toyota	15	27	0	42
	(35.7)	(64.3)	(00.0)	(100.0)
Honda	10	3	0	13
	(76.9)	(23.1)	(00.0)	(100.0)
Mazda	6	0	0	6
	(100.0)	(00.0)	(00.0)	(100.0)
Nissan	2	0	0	2
	(100.0)	(00.0)	(00.0)	(100.0)
อื่นๆ	3	4	1	8
	(37.5)	(50.0)	(12.5)	(100.0)
รวม	**36**	**34**	**1**	**71**
	(50.7)	**(47.9)**	**(1.4)**	**(100.0)**

Chi – Square = 23.476 d.f. = 8 Significance = 0.003 n = 71

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 135 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง

แหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง	**สถานภาพสมรส**		**รวม**
	โสด	**สมรส**	
Toyota	26	12	42
	(61.9)	(38.1)	(100.0)
Honda	10	3	13
	(76.9)	(23.1)	(100.0)
Mazda	6	0	6
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
Nissan	1	1	2
	(50.0)	(50.0)	(100.0)
อื่นๆ	3	5	8
	(37.5)	(62.5)	(100.0)
รวม	**46**	**25**	**71**
	(64.8)	**(32.2)**	**(100.0)**

Chi – Square = 7.056 d.f. = 4 Significance = 0.133 n = 71

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 136 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง

แหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง	**ระดับการศึกษา**		**รวม**
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับปริญญาตรี	**สูงกว่าปริญญาตรี**	
Toyota	39	3	42
	(92.9)	(7.1)	(100.0)
Honda	13	0	13
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
Mazda	6	0	6
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
Nissan	2	0	2
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
อื่นๆ	7	1	8
	(87.5)	(12.5)	(100.0)
รวม	**67**	**4**	**71**
	(94.4)	**(5.6)**	**(100.0)**

Chi – Square = 2.143 d.f. = 4 Significance = 0.709 n = 71

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 137 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง

แหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง	**อาชีพ**			**รวม**
	ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	**พนักงานบริษัทเอกชน**	**อื่นๆ**	
Toyota	7	27	7	42
	(16.7)	(63.6)	(16.4)	(100.0)
Honda	4	6	3	13
	(30.8)	(46.2)	(23.0)	(100.0)
Mazda	2	4	0	6
	(33.3)	(66.7)	(00.0)	(100.0)
Nissan	0	2	0	2
	(00.0)	(100.0)	(00.0)	(100.0)
อื่นๆ	3	4	2	9
	(37.5)	(50.0)	(12.5)	(100.0)
รวม	**16**	**44**	**11**	**71**
	(22.5)	**(62.0)**	**(15.5)**	**(100.0)**

Chi – Square = 5.742 d.f. = 8 Significance = 0.676 n = 71

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 138 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง

แหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง	**รายได้หลัก**			**รวม**
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20,000 บาท	**20,001 – 30,000 บาท**	**ตั้งแต่ 30,001 บาทขึ้นไป**	
Toyota	27	13	2	42
	(64.3)	(31.0)	(4.7)	(100.0)
Honda	9	2	2	13
	(69.2)	(15.4)	(15.4)	(100.0)
Mazda	1	3	2	6
	(16.7)	(50.0)	(33.3)	(100.0)
Nissan	0	1	1	2
	(00.0)	(50.0)	(50.0)	(100.0)
อื่นๆ	6	0	2	9
	(75.0)	(00.0)	(25.0)	(100.0)
รวม	**43**	**19**	**9**	**71**
	(60.6)	**(26.8)**	**(12.6)**	**(100.0)**

Chi – Square = 15.640 d.f. = 8 Significance = 0.048 n = 71

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 139 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง

แหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง	รายได้หลักของคู่สมรส		รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 25,000 บาท	ตั้งแต่ 25,001 บาท ขึ้นไป	
Toyota	11	3	13
	(78.6)	(21.4)	(100.0)
Honda	2	1	3
	(66.7)	(33.3)	(100.0)
Nissan	1	0	1
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
อื่นๆ	2	3	5
	(40.0)	(60.0)	(100.0)
รวม	**16**	**7**	**23**
	(69.6)	**(30.4)**	**(100.0)**

Chi – Square = 3.050 d.f. = 3 Significance = 0.384 n = 23

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

สมมติฐานที่ 12 ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้หลัก และรายได้หลักของคู่สมรส มีความสัมพันธ์กับแหล่งเงินกู้จากธนาคาร

H_0 : ปัจจัยส่วนบุคคล ไม่มีความสัมพันธ์กับแหล่งเงินกู้จากธนาคาร

H_1 : ปัจจัยส่วนบุคคล มีความสัมพันธ์กับแหล่งเงินกู้จากธนาคาร

เพศ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.220 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า เพศ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านแหล่งเงินกู้จากธนาคารของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 140)

อายุ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.004 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อายุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านแหล่งเงินกู้จากธนาคารของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 141)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สถานภาพสมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.019 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า สถานภาพสมรส มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านแหล่งเงินกู้จากธนาคารของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 142)

ระดับการศึกษา

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.879 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า ระดับการศึกษา ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านแหล่งเงินกู้จากธนาคารของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 143)

อาชีพ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.020 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อาชีพ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านแหล่งเงินกู้จากธนาคารของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 144)

รายได้หลัก

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.009 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลัก มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านแหล่งเงินกู้จากธนาคารของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 145)

รายได้หลักของคู่สมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.671 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลักของคู่สมรส ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านแหล่งเงินกู้จากธนาคารของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 146)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 140 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับแหล่งเงินกู้จากธนาคาร

แหล่งเงินกู้จาก	**เพศ**		**รวม**
ธนาคาร	**ชาย**	**หญิง**	
ทิสโก้	26	34	60
	(43.3)	(56.7)	(100.0)
กรุงไทย	3	5	8
	(37.5)	(62.5)	(100.0)
ธกส.	3	3	6
	(50.0)	(50.0)	(100.0)
ไทยพาณิชย์	7	15	22
	(31.8)	(68.2)	(100.0)
กสิกร	3	8	11
	(27.3)	(72.7)	(100.0)
ธนชาต	32	33	65
	(49.2)	(50.8)	(100.0)
กรุงศรีอยุธยา	1	4	5
	(20.0)	(80.0)	(100.0)
ทหารไทย	2	0	2
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
เกียรตินาคิน	0	2	2
	(00.0)	(100.0)	(100.0)
ออมสิน	0	4	4
	(00.0)	(100.0)	(100.0)
อื่นๆ	1	0	1
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
รวม	**78**	**108**	**186**
	(41.9)	**(58.1)**	**(100.0)**

Chi – Square = 13.065 d.f. = 10 Significance = 0.220 n = 186

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 141 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับแหล่งเงินกู้จากธนาคาร

แหล่งเงินกู้จากธนาคาร	อายุ			รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี	31 – 40 ปี	ตั้งแต่ 41 ปีขึ้นไป	
ทิสโก้	36	21	3	60
	(60.0)	(35.0)	(5.0)	(100.0)
กรุงไทย	7	1	0	8
	(87.5)	(12.5)	(00.0)	(100.0)
ธกส.	4	2	0	6
	(66.7)	(33.3)	(00.0)	(100.0)
ไทยพาณิชย์	13	5	4	22
	(59.1)	(22.7)	(18.2)	(100.0)
กสิกร	9	2	0	11
	(81.8)	(18.2)	(00.0)	(100.0)
ธนชาต	35	29	1	65
	(53.8)	(44.6)	(1.5)	(100.0)
กรุงศรีอยุธยา	2	3	0	5
	(40.0)	(60.0)	(00.0)	(100.0)
ทหารไทย	2	0	0	2
	(100.0)	(00.0)	(00.0)	(100.0)
เกียรตินาคิน	2	0	0	2
	(100.0)	(00.0)	(00.0)	(100.0)
ออมสิน	0	2	2	4
	(00.0)	(50.0)	(50.0)	(100.0)
อื่นๆ	0	1	0	1
	(00.0)	(100.0)	(00.0)	(100.0)
รวม	**110**	**66**	**10**	**186**
	(59.1)	**(35.5)**	**(5.4)**	**(100.0)**

Chi – Square = 40.361 d.f. = 20 Significance = 0.004 n = 186

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 142 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับแหล่งเงินกู้จากธนาคาร

แหล่งเงินกู้จากธนาคาร	สถานภาพสมรส		รวม
	โสด	สมรส	
ทิสโก้	49	11	60
	(81.7)	(18.3)	(100.0)
กรุงไทย	5	3	8
	(62.5)	(37.5)	(100.0)
ธกส.	6	0	6
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
ไทยพาณิชย์	10	12	22
	(45.5)	(54.5)	(100.0)
กสิกร	10	1	11
	(90.9)	(9.1)	(100.0)
ธนชาต	47	18	65
	(72.3)	(27.7)	(100.0)
กรุงศรีอยุธยา	4	1	5
	(80.0)	(20.0)	(100.0)
ทหารไทย	1	1	2
	(50.0)	(50.0)	(100.0)
เกียรตินาคิน	1	1	2
	(50.0)	(50.0)	(100.0)
ออมสิน	1	3	4
	(25.0)	(75.0)	(100.0)
อื่นๆ	1	0	1
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
รวม	**135**	**51**	**186**
	(72.6)	**(27.4)**	**(100.0)**

Chi – Square = 21.249 d.f. = 10 Significance = 0.019 n = 186

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 143 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับแหล่งเงินกู้จากธนาคาร

แหล่งเงินกู้จากธนาคาร	ระดับการศึกษา		รวม
	≤ ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี	
ทิสโก้	54	6	60
	(90.0)	(10.0)	(100.0)
กรุงไทย	6	2	8
	(75.0)	(25.0)	(100.0)
ธกส.	6	0	6
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
ไทยพาณิชย์	20	2	22
	(90.9)	(9.1)	(100.0)
กสิกร	9	2	11
	(81.8)	(18.2)	(100.0)
ธนชาต	56	9	65
	(86.2)	(13.8)	(100.0)
กรุงศรีอยุธยา	5	0	5
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
ทหารไทย	2	0	2
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
เกียรตินาคิน	2	0	2
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
ออมสิน	3	1	4
	(75.0)	(25.0)	(100.0)
อื่นๆ	1	0	1
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
รวม	**164**	**22**	**186**
	(88.2)	**(11.8)**	**(100.0)**

Chi – Square = 5.173 d.f. = 10 Significance = 0.879 n = 186

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 144 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับแหล่งเงินกู้จากธนาคาร

แหล่งเงินกู้จากธนาคาร	อาชีพ			รวม
	ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	พนักงานบริษัทเอกชน	อื่นๆ	
ทิสโก้	8	45	7	60
	(13.3)	(75.0)	(11.7)	(100.0)
กรุงไทย	3	3	2	8
	(37.5)	(37.5)	(25.0)	(100.0)
ธกส.	1	4	1	6
	(16.7)	(66.6)	(16.7)	(100.0)
ไทยพาณิชย์	6	13	3	22
	(27.3)	(59.1)	(13.6)	(100.0)
กสิกร	1	5	5	11
	(9.0)	(45.0)	(45.0)	(100.0)
ธนชาต	14	40	11	65
	(21.5)	(61.5)	(17.0)	(100.0)
กรุงศรีอยุธยา	1	2	2	5
	(20.0)	(40.0)	(40.0)	(100.0)
ทหารไทย	0	2	0	2
	(00.0)	(100.0)	(00.0)	(100.0)
เกียรตินาคิน	0	1	1	2
	(00.0)	(50.0)	(50.0)	(100.0)
ออมสิน	0	0	4	4
	(00.0)	(00.0)	(100.0)	(100.0)
อื่นๆ	0	1	0	1
	(00.0)	(100.0)	(00.0)	(100.0)
รวม	**34**	**116**	**36**	**186**
	(18.2)	**(62.4)**	**(19.4)**	**(100.0)**

Chi – Square = 34.984 d.f. = 20 Significance = 0.020 n = 186

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 145 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับแหล่งเงินกู้จากธนาคาร

แหล่งเงินกู้จากธนาคาร	รายได้หลัก			รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20,000 บาท	20,001 – 30,000 บาท	ตั้งแต่ 30,001 บาทขึ้นไป	
ทิสโก้	45	13	2	60
	(75.0)	(21.7)	(3.3)	(100.0)
กรุงไทย	6	1	1	8
	(75.0)	(12.5)	(12.5)	(100.0)
ธกส.	2	1	3	6
	(33.3)	(16.7)	(50.0)	(100.0)
ไทยพาณิชย์	14	5	3	22
	(63.6)	(22.7)	(13.6)	(100.0)
กสิกร	9	2	0	11
	(81.8)	(18.2)	(00.0)	(100.0)
ธนชาต	42	18	5	65
	(64.6)	(27.7)	(7.7)	(100.0)
กรุงศรีอยุธยา	5	0	0	5
	(100.0)	(00.0)	(00.0)	(100.0)
ทหารไทย	1	0	1	2
	(50.0)	(00.0)	(50.0)	(100.0)
เกียรตินาคิน	1	1	0	2
	(50.0)	(50.0)	(00.0)	(100.0)
ออมสิน	3	1	0	4
	(75.0)	(25.0)	(00.0)	(100.0)
อื่นๆ	0	0	1	1
	(00.0)	(00.0)	(100.0)	(100.0)
รวม	**128**	**42**	**16**	**186**
	(68.8)	**(22.6)**	**(8.6)**	**(100.0)**

Chi – Square = 37.755 d.f. = 20 Significance = 0.009 n = 186

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 146 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับแหล่งเงินกู้จากธนาคาร

แหล่งเงินกู้จากธนาคาร	รายได้หลักของคู่สมรส		รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 25,000 บาท	ตั้งแต่ 25,001 บาทขึ้นไป	
ทิสโก้	7	3	10
	(70.0)	(30.0)	(100.0)
กรุงไทย	2	1	3
	(66.7)	(33.3)	(100.0)
ไทยพาณิชย์	7	4	11
	(63.6)	(36.4)	(100.0)
กสิกร	1	0	1
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
ธนชาต	14	4	18
	(77.8)	(22.2)	(100.0)
กรุงศรีอยุธยา	1	0	1
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
ทหารไทย	0	1	1
	(00.0)	(100.0)	(100.0)
เกียรตินาคิน	1	0	1
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
ออมสิน	3	0	3
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
รวม	**36**	**13**	**49**
	(73.5)	**(26.5)**	**(100.0)**

Chi – Square = 5.786 d.f. = 8 Significance = 0.671 n = 49

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

สมมติฐานที่ 13 ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้หลัก และรายได้หลักของคู่สมรส มีความสัมพันธ์กับอัตราดอกเบี้ย

H_0 : ปัจจัยส่วนบุคคล ไม่มีความสัมพันธ์กับอัตราดอกเบี้ย

H_1 : ปัจจัยส่วนบุคคล มีความสัมพันธ์กับอัตราดอกเบี้ย

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เพศ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.442 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า เพศ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านอัตราดอกเบี้ยของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 147)

อายุ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.672 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อายุ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านอัตราดอกเบี้ยของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 148)

สถานภาพสมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.018 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า สถานภาพสมรส มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านอัตราดอกเบี้ยของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 149)

ระดับการศึกษา

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.052 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า ระดับการศึกษา ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านอัตราดอกเบี้ยของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 150)

อาชีพ

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.623 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า อาชีพ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านอัตราดอกเบี้ยของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 151)

รายได้หลัก

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.007 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลัก มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านอัตราดอกเบี้ยของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตารางที่ 152)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 147 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับอัตราดอกเบี้ย

อัตราดอกเบี้ย	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 1.5	7	6	13
	(53.8)	(46.2)	(100.0)
1.6 – 2.0	3	8	11
	(27.3)	(72.7)	(100.0)
2.1 – 2.5	21	23	44
	(47.7)	(52.3)	(100.0)
2.6 – 3.0	36	48	84
	(42.9)	(57.1)	(100.0)
3.1 – 3.5	36	55	91
	(39.6)	(60.4)	(100.0)
3.6 – 4.0	8	6	14
	(57.1)	(42.9)	(100.0)
4.1 – 4.5	0	2	2
	(00.0)	(100.0)	(100.0)
4.6 ขึ้นไป	3	1	4
	(75.0)	(25.0)	(100.0)
รวม	**114**	**149**	**263**
	(43.3)	**(56.7)**	**(100.0)**

Chi – Square = 6.871 d.f. = 7 Significance = 0.442 n = 263

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 148 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับอัตราดอกเบี้ย

อัตราดอกเบี้ย	อายุ			รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี	31 – 40 ปี	ตั้งแต่ 41 ปีขึ้นไป	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ	9	3	1	13
1.5	(69.2)	(23.1)	(7.7)	(100.0)
1.6 – 2.0	5	5	1	11
	(45.5)	(45.5)	(9.0)	(100.0)
2.1 – 2.5	26	16	2	44
	(59.1)	(36.4)	(4.5)	(100.0)
2.6 – 3.0	47	34	3	84
	(56.0)	(40.5)	(3.5)	(100.0)
3.1 – 3.5	50	38	3	91
	(54.9)	(41.8)	(3.3)	(100.0)
3.6 – 4.0	9	3	2	14
	(64.3)	(21.4)	(14.3)	(100.0)
4.1 – 4.5	0	2	0	2
	(00.0)	(100.0)	(00.0)	(100.0)
4.6 ขึ้นไป	3	1	0	4
	(75.0)	(25.0)	(00.0)	(100.0)
รวม	**149**	**102**	**12**	**263**
	(56.7)	**(38.8)**	**(4.6)**	**(100.0)**

Chi – Square = 11.175 d.f. = 14 Significance = 0.672 n = 263

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 149 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับอัตราดอกเบี้ย

อัตราดอกเบี้ย	สถานภาพสมรส		รวม
	โสด	สมรส	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 1.5	8	5	13
	(61.5)	(38.5)	(100.0)
1.6 – 2.0	7	4	11
	(63.6)	(36.4)	(100.0)
2.1 – 2.5	36	8	44
	(81.8)	(18.2)	(100.0)
2.6 – 3.0	59	25	84
	(70.2)	(29.8)	(100.0)
3.1 – 3.5	66	25	91
	(72.5)	(27.5)	(100.0)
3.6 – 4.0	5	9	14
	(35.7)	(64.3)	(100.0)
4.1 – 4.5	0	2	2
	(00.0)	(100.0)	(100.0)
4.6 ขึ้นไป	2	2	4
	(50.0)	(50.0)	(100.0)
รวม	**183**	**80**	**263**
	(69.6)	**(30.4)**	**(100.0)**

Chi – Square = 16.970 d.f. = 7 Significance = 0.018 n = 263

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 150 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับอัตราดอกเบี้ย

อัตราดอกเบี้ย	ระดับการศึกษา		รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 1.5	10	3	13
	(76.9)	(23.1)	(100.0)
1.6 – 2.0	11	0	11
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
2.1 – 2.5	40	4	44
	(90.9)	(9.1)	(100.0)
2.6 – 3.0	73	11	84
	(86.9)	(13.1)	(100.0)
3.1 – 3.5	86	5	91
	(94.5)	(5.5)	(100.0)
3.6 – 4.0	12	2	14
	(85.7)	(14.3)	(100.0)
4.1 – 4.5	2	0	2
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
4.6 ขึ้นไป	2	2	4
	(50.0)	(50.0)	(100.0)
รวม	**236**	**27**	**263**
	(89.7)	**(10.3)**	**(100.0)**

Chi – Square = 13.949 d.f. = 7 Significance = 0.052 n = 263

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 151 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับอัตราดอกเบี้ย

อัตราดอกเบี้ย	อาชีพ			รวม
	ข้าราชการ/ พนักงาน รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน บริษัทเอกชน	อื่นๆ	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ	1	7	5	13
1.5	(7.7)	(53.8)	(38.5)	(100.0)
1.6 – 2.0	3	6	2	11
	(27.3)	(54.5)	(18.2)	(100.0)
2.1 – 2.5	10	27	7	44
	(22.7)	(61.4)	(15.9)	(100.0)
2.6 – 3.0	14	51	19	84
	(16.7)	(60.7)	(22.6)	(100.0)
3.1 – 3.5	18	60	13	91
	(19.8)	(65.9)	(14.3)	(100.0)
3.6 – 4.0	4	7	3	14
	(28.6)	(50.0)	(21.4)	(100.0)
4.1 – 4.5	0	2	0	2
	(00.0)	(100.0)	(00.0)	(100.0)
4.6 ขึ้นไป	0	2	2	4
	(00.0)	(50.0)	(50.0)	(100.0)
รวม	**50**	**162**	**51**	**263**
	(19.0)	**(61.6)**	**(19.4)**	**(100.0)**

Chi – Square = 11.798 d.f. = 14 Significance = 0.623 n = 263

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 152 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักกับอัตราดอกเบี้ย

อัตราดอกเบี้ย	รายได้หลัก			รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20,000 บาท	20,001 – 30,000 บาท	ตั้งแต่ 30,001 บาทขึ้นไป	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ	9	4	0	13
1.5	(69.2)	(30.8)	(00.0)	(100.0)
1.6 – 2.0	7	1	3	11
	(63.6)	(9.1)	(27.3)	(100.0)
2.1 – 2.5	28	15	1	44
	(63.6)	(34.1)	(2.3)	(100.0)
2.6 – 3.0	54	19	11	84
	(64.3)	(22.6)	(13.1)	(100.0)
3.1 – 3.5	68	19	4	91
	(74.7)	(20.9)	(4.4)	(100.0)
3.6 – 4.0	7	2	5	14
	(50.0)	(14.3)	(35.7)	(100.0)
4.1 – 4.5	2	0	0	2
	(100.0)	(00.0)	(00.0)	(100.0)
4.6 ขึ้นไป	2	2	0	4
	(50.0)	(50.0)	(00.0)	(100.0)
รวม	**177**	**62**	**24**	**263**
	(67.3)	**(23.6)**	**(9.1)**	**(100.0)**

Chi – Square = 30.400 d.f. = 14 Significance = 0.007 n = 263

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

รายได้หลักของคู่สมรส

จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ Chi – Square พบว่าให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.106 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า รายได้หลักของคู่สมรส ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อด้านอัตราดอกเบี้ยของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก (ตาราง 153)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 153 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้หลักของคู่สมรสกับอัตราดอกเบี้ย

อัตราดอกเบี้ย	รายได้หลักของคู่สมรส		รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 25,000 บาท	ตั้งแต่ 25,001 บาทขึ้นไป	
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 1.5	2	3	5
	(40.0)	(60.0)	(100.0)
1.6 – 2.0	3	1	4
	(75.0)	(25.0)	(100.0)
2.1 – 2.5	7	1	8
	(87.5)	(12.5)	(100.0)
2.6 – 3.0	15	7	22
	(68.2)	(31.8)	(100.0)
3.1 – 3.5	21	4	25
	(84.0)	(16.0)	(100.0)
3.6 – 4.0	5	3	8
	(62.5)	(37.5)	(100.0)
4.1 – 4.5	0	2	2
	(00.0)	(100.0)	(100.0)
4.6 ขึ้นไป	2	0	2
	(100.0)	(00.0)	(100.0)
รวม	**55**	**21**	**76**
	(72.4)	**(27.6)**	**(100.0)**

Chi – Square = 11.825 d.f. = 7 Significance = 0.106 n = 76

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

สรุปความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการซื้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก พบว่า ในด้านเพศ มีความสัมพันธ์กับยี่ห้อรถยนต์ (Sign=0.001) รุ่นรถยนต์ (Sign=0.003) ประเภทรถยนต์ (Sign=0.000) ขนาดเครื่องยนต์ (Sign=0.002) สีรถยนต์ (Sign=0.033) ราคารถยนต์ (Sign=0.000) และวิธีการซื้อรถยนต์ (Sign=0.014) ในด้านอายุ มีความสัมพันธ์กับยี่ห้อรถยนต์ (Sign=0.000) รุ่นรถยนต์ (Sign=0.003) ประเภทรถยนต์ (Sign=0.001) ขนาดเครื่องยนต์ (Sign=0.006) สีรถยนต์ (Sign=0.022) แหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง (Sign=0.003) และแหล่งเงินกู้จากธนาคาร (Sign=0.004) ในด้านสถานภาพสมรส มีความสัมพันธ์กับรุ่นรถยนต์ (Sign=0.013) ประเภทรถยนต์ (Sign=0.000) ขนาดเครื่องยนต์ (Sign=0.000) ราคารถยนต์(Sign=0.017) แหล่งเงินกู้จากธนาคาร (Sign=0.019) และอัตราดอกเบี้ย (Sign=0.018) ในด้านระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์กับราคารถยนต์ (Sign=0.027) ในด้านอาชีพ มีความสัมพันธ์กับรถคารถยนต์ (Sign=0.036) วิธีการซื้อรถยนต์ (Sign=0.000) และแหล่งเงินกู้จากธนาคาร (Sign=0.020) ในด้านรายได้หลัก มีความสัมพันธ์กับรุ่นรถยนต์ (Sign=0.009) ประเภทรถยนต์ (Sign=0.010) ขนาด

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เครื่องยนต์ (Sign=0.014) ราคารถยนต์ (Sign=0.017) จำนวนเงินดาวน์ (Sign=0.018) แหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง (Sign=0.048) แหล่งเงินกู้จากธนาคาร (Sign=0.009) และอัตราดอกเบี้ย (Sign=0.007) และในด้านรายได้หลักของคู่สมรส มีความสัมพันธ์กับรุ่นย่อยรถยนต์ (Sign=0.006) และจำนวนเงินดาวน์ (Sign=0.003) (ตารางที่ 154)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 154 สรุปความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการซื้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

ปัจจัยส่วนบุคคล	พฤติกรรมการซื้อรถยนต์												
	ยี่ห้อ	รุ่น	รุ่นย่อย	ประเภทเครื่องยนต์	ขนาดเครื่องยนต์	สี	ราคา	วิธีซื้อ	จำนวนเงินดาวน์	แหล่งเงินกู้	แหล่งเงินกู้จากลิสซิ่ง	แหล่งเงินกู้จากธนาคาร	ดอกเบี้ย
เพศ	√	√		√	√	√	√	√					
อายุ	√	√		√	√	√					√	√	
สถานภาพ		√		√	√		√					√	√
ระดับการการศึกษา							√						
อาชีพ							√	√				√	
รายได้		√		√	√		√		√		√	√	√
รายได้ของคู่สมรส	√		√						√				

หมายเหตุ: √ หมายถึง มีความสัมพันธ์กัน

สรุปผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 ที่ว่าศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการซื้อรถยนต์ โดยแบ่งการวิเคราะห์เป็น 7 ด้าน ตามปัจจัยส่วนบุคคล ดังนี้

ในด้านเพศ พบว่า ความแตกต่างกันระหว่างเพศชายและเพศหญิง มีผลทำให้ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก ซื้อรถยนต์ยี่ห้อต่างกัน รุ่นต่างกัน ประเภทต่างกัน ขนาดเครื่องยนต์ต่างกัน ราคาต่างกัน และวิธีการซื้อต่างกัน

ในด้านอายุ พบว่า ความแตกต่างกันระหว่างอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี 31 – 40 ปี และตั้งแต่ 41 ปีขึ้นไป มีผลทำให้ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก ซื้อรถยนต์ยี่ห้อต่างกัน รุ่นต่างกัน ประเภทต่างกัน ขนาดเครื่องยนต์ต่างกัน สีต่างกัน กู้เงินจากแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่งต่างกัน และกู้เงินจากแหล่งเงินกู้จากธนาคารต่างกัน

ในด้านสถานภาพสมรส พบว่า ความแตกต่างกันระหว่างสถานภาพโสดและสถานภาพสมรสสมรส มีผลทำให้ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก ซื้อรถยนต์รุ่นต่างกัน ประเภทต่างกัน ขนาดเครื่องยนต์ต่างกัน ราคาต่างกัน กู้เงินจากแหล่งเงินกู้จากธนาคารต่างกัน และมีอัตราดอกเบี้ยต่างกัน

ในด้านระดับการศึกษา พบว่า ความแตกต่างกันระหว่างการศึกษาในระดับต่ำกว่าหรือเท่ากับปริญญาตรีและสูงกว่าปริญญาตรี มีผลทำให้ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก ซื้อรถยนต์ที่มีราคาต่างกัน

ในด้านอาชีพ พบว่า ความแตกต่างกันระหว่างอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ อาชีพพนักงานบริษัทเอกชน และอาชีพอื่นๆ มีผลทำให้ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก ซื้อรถยนต์ที่มีราคาต่างกัน วิธีการซื้อต่างกัน และกู้เงินจากแหล่งเงินกู้ที่มาจากธนาคารต่างกัน

ในด้านรายได้หลัก พบว่า คงามแตกต่างกันระหว่างรายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20,000 บาท 20,001 – 30,000 บาท และตั้งแต่ 30,001 บาทขึ้นไป มีผลทำให้ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก ซื้อรถยนต์ที่มีรุ่นต่างกัน ประเภทต่างกัน ขนาดเครื่องยนต์ต่างกัน ราคาต่างกัน จำนวนเงินดาวน์ต่างกัน กู้เงินจากลิสซิ่งต่างกัน กู้เงินจากธนาคารต่างกัน และมีอัตราดอกเบี้ยต่างกัน

ในด้านรายได้หลักของคู่สมรส พบว่า ความแตกต่างกันระหว่างระดับรายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 25,000 บาท และตั้งแต่ 25,001 บาทขึ้นไป มีผลทำให้ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก ซื้อรถยนต์ที่มีรุ่นย่อยต่างกัน และมีจำนวนเงินดาวน์ต่างกัน

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ส่วนที่ 4 ประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก ในจังหวัดชลบุรี

จากการวิจัยผลกระทบของนโยบายรถยนต์คันแรกที่มีต่อเศรษฐกิจและสังคมของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี พบว่า หลังจากที่ซื้อรถยนต์จากนโยบายรถยนต์คันแรกแล้ว ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกได้รับผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ดังนี้

ด้านรายได้จากการใช้ประโยชน์จากรถยนต์ ในด้านการทำมาหากิน (การประกอบอาชีพ)

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ไม่ได้รับผลกระทบหลังจากที่ซื้อรถยนต์คันแรกในด้านรายได้จากการใช้ประโยชน์จากรถยนต์ ในด้านการทำมาหากิน (การประกอบอาชีพ) ($\bar{x}_w = 0.01$) และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีรายได้เพิ่มขึ้นปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 18.4 เพิ่มขึ้นน้อย และเพิ่มขึ้นมาก คิดเป็นร้อยละ 9.7 และ 5.9 ตามลำดับ และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีรายได้ลดลงปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 27.2 ลดลงน้อย และลดลงมาก คิดเป็นร้อยละ 2.5 และ 2.2 ตามลำดับ (ตารางที่ 155)

ค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าอาหารและเครื่องดื่ม ทั้งในและนอกบ้าน

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ได้รับผลกระทบหลังจากที่ซื้อรถยนต์คันแรกในด้านค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าอาหารและเครื่องดื่ม ทั้งในและนอกบ้านเพิ่มขึ้นในระดับปานกลาง ($\bar{x}_w = 1.45$) และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าอาหารและเครื่องดื่ม ทั้งในและนอกบ้านเพิ่มขึ้นปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 39.1 เพิ่มขึ้นมาก และเพิ่มขึ้นน้อย คิดเป็นร้อยละ 19.4 และ 16.6 ตามลำดับ และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าอาหารและเครื่องดื่ม ทั้งในและนอกบ้านลดลงปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 1.9 ลดลงน้อย และลดลงมากเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 0.9 (ตารางที่ 155)

ค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าที่พักอาศัย

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ได้รับผลกระทบหลังจากที่ซื้อรถยนต์คันแรกในด้านค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าที่พักอาศัยเพิ่มขึ้นในระดับน้อย ($\bar{x}_w = 0.58$) และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าที่พักอาศัยเพิ่มขึ้นน้อย คิดเป็นร้อยละ 17.8 เพิ่มขึ้นปานกลาง และเพิ่มขึ้นมาก คิดเป็นร้อยละ 16.6 และ 5.3 ตามลำดับ และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าที่พักอาศัยลดลงน้อย คิดเป็นร้อยละ 5.6 ลดลงปานกลาง และลดลงมากเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 0.6 (ตารางที่ 155)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าสาธารณูปโภค

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ได้รับผลกระทบหลังจากที่ซื้อรถยนต์คันแรกในด้านค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้นในระดับน้อย ($\bar{x}_w = 0.82$) และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้นน้อย คิดเป็นร้อยละ 23.4 เพิ่มขึ้นปานกลาง และเพิ่มขึ้นมาก คิดเป็นร้อยละ 20.3 และ 9.4 ตามลำดับ และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าสาธารณูปโภคลดลงน้อย คิดเป็นร้อยละ 5.6 ลดลงมาก และลดลงปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 1.3 และ 0.6 ตามลำดับ (ตารางที่ 155)

ค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าเครื่องแต่งกาย

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ได้รับผลกระทบหลังจากที่ซื้อรถยนต์คันแรกในด้านค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าเครื่องแต่งกายเพิ่มขึ้นในระดับน้อย ($\bar{x}_w = 0.60$) และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าเครื่องแต่งกายเพิ่มขึ้นปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 31.9 เพิ่มขึ้นน้อย และเพิ่มขึ้นมาก คิดเป็นร้อยละ 18.8 และ 3.8 ตามลำดับ และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าเครื่องแต่งกายลดลงน้อย คิดเป็นร้อยละ 5.3 ลดลงปานกลาง และลดลงมาก คิดเป็นร้อยละ 5.0 และ 4.4 ตามลำดับ (ตารางที่ 155)

ค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าใช้จ่ายภายในบ้านและของใช้ที่หมดไป

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ได้รับผลกระทบหลังจากที่ซื้อรถยนต์คันแรกในด้านค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าใช้จ่ายภายในบ้านและของใช้ที่หมดไปเพิ่มขึ้นในระดับน้อย ($\bar{x}_w = 0.84$) และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าใช้จ่ายภายในบ้านและของใช้ที่หมดไปเพิ่มขึ้นปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 24.7 เพิ่มขึ้นน้อย และเพิ่มขึ้นมาก คิดเป็นร้อยละ 20.3 และ 8.4 ตามลำดับ และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าใช้จ่ายภายในบ้านและของใช้ที่หมดไปลดลงน้อย คิดเป็นร้อยละ 4.7 ลดลงปานกลาง และลดลงมาก คิดเป็นร้อยละ 2.2 และ 0.6 ตามลำดับ (ตารางที่ 155)

ค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าสุขภาพ

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ไม่ได้รับผลกระทบหลังจากที่ซื้อรถยนต์คันแรกในด้านค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าสุขภาพ ($\bar{x}_w = 0.20$) และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้าน

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าสุขภาพเพิ่มขึ้นปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 19.1 เพิ่มขึ้นน้อย และเพิ่มขึ้นมาก คิดเป็นร้อยละ 9.4 และ 3.1 ตามลำดับ และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าสุขภาพลดลงปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 10.9 ลดลงน้อย และลดลงมาก คิดเป็นร้อยละ 9.1 และ 1.9 ตามลำดับ (ตารางที่ 155)

ค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าสันทนาการและสังคม

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ไม่ได้รับผลกระทบหลังจากที่ซื้อรถยนต์คันแรกในด้านค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าสันทนาการและสังคม ($\bar{x}_w = 0.36$) และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าสันทนาการและสังคมเพิ่มขึ้นปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 20.3 เพิ่มขึ้นน้อย และเพิ่มขึ้นมาก คิดเป็นร้อยละ 16.3 และ 11.9 ตามลำดับ และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าสันทนาการและสังคมลดลงปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 11.3 ลดลงมาก และลดลงน้อย คิดเป็นร้อยละ 9.7 และ 5.3 ตามลำดับ (ตารางที่ 155)

ค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าของขวัญและการกุศล

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ไม่ได้รับผลกระทบหลังจากที่ซื้อรถยนต์คันแรกในด้านค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าของขวัญและการกุศล ($\bar{x}_w = 0.30$) และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าของขวัญและการกุศลเพิ่มขึ้นปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 21.9 เพิ่มขึ้นน้อย และเพิ่มขึ้นมาก คิดเป็นร้อยละ 9.4 และ 5.9 ตามลำดับ และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าของขวัญและการกุศลลดลงปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 11.6 ลดลงมาก และลดลงน้อย คิดเป็นร้อยละ 8.8 และ 6.3 ตามลำดับ (ตารางที่ 155)

ค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าใช้จ่ายทางการศึกษา

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ได้รับผลกระทบหลังจากที่ซื้อรถยนต์คันแรกในด้านค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าใช้จ่ายทางการศึกษาเพิ่มขึ้นในระดับน้อย ($\bar{x}_w = 0.67$) และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าใช้จ่ายทางการศึกษาเพิ่มขึ้นปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 20.0 เพิ่มขึ้นมาก และเพิ่มขึ้นน้อย คิดเป็นร้อยละ 12.5 และ 7.8 ตามลำดับ และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าใช้จ่ายทางการศึกษาลดลงน้อย คิดเป็นร้อยละ 10.0 ลดลงปานกลาง และลดลงมาก คิดเป็นร้อยละ 1.9 และ 1.6 ตามลำดับ (ตารางที่ 155)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับธนาคาร

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ไม่ได้รับผลกระทบหลังจากที่ซื้อรถยนต์คันแรกในด้านค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับธนาคาร ($\bar{x}_w = 0.33$) และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับธนาคารเพิ่มขึ้นปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 22.8 เพิ่มขึ้นน้อย และเพิ่มขึ้นมาก คิดเป็นร้อยละ 19.7 และ 1.9 ตามลำดับ และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับธนาคารลดลงน้อย คิดเป็นร้อยละ 13.4 ลดลงปานกลาง และลดลงมาก คิดเป็นร้อยละ 8.4 และ 2.5 ตามลำดับ (ตารางที่ 155)

ความสะดวกในการเดินทาง

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ไม่ได้รับผลกระทบหลังจากที่ซื้อรถยนต์คันแรกในด้านความสะดวกในการเดินทาง ($\bar{x}_w = -0.37$) และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีความสะดวกในการเดินทางเพิ่มขึ้นมาก คิดเป็นร้อยละ 16.6 เพิ่มขึ้นปานกลาง และเพิ่มขึ้นน้อย คิดเป็นร้อยละ 8.4 และ 7.5 ตามลำดับ และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีความสะดวกในการเดินทางลดลงปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 21.9 ลดลงน้อย และลดลงมาก คิดเป็นร้อยละ 15.0 และ 12.5 ตามลำดับ (ตารางที่ 155)

การเปลี่ยนแปลงจำนวนหรือเวลาในการทำงานเพื่อหารายได้

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ไม่ได้รับผลกระทบหลังจากที่ซื้อรถยนต์คันแรกในด้านการเปลี่ยนแปลงจำนวนหรือเวลาในการทำงานเพื่อนหารายได้ ($\bar{x}_w = -0.17$) และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีการเปลี่ยนแปลงจำนวนหรือเวลาในการทำงานเพื่อนหารายได้เพิ่มขึ้นปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 11.9 เพิ่มขึ้นน้อย และเพิ่มขึ้นมาก คิดเป็นร้อยละ 9.4 และ 6.9 ตามลำดับ และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีการเปลี่ยนแปลงจำนวนหรือเวลาในการทำงานเพื่อนหารายได้ลดลงปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 24.4 ลดลงน้อย และลดลงมาก คิดเป็นร้อยละ 9.4 และ 4.1 ตามลำดับ (ตารางที่ 155)

ความเครียดหลังจากที่ซื้อรถยนต์

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ไม่ได้รับผลกระทบหลังจากที่ซื้อรถยนต์คันแรกในด้านความเครียดหลังจากที่ซื้อรถยนต์ ($\bar{x}_w = -0.17$) และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีความเครียดหลังจากที่ซื้อรถยนต์เพิ่มขึ้นปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 40.9 เพิ่มขึ้นน้อย และเพิ่มขึ้นมาก คิดเป็นร้อยละ 13.8 และ 6.9 ตามลำดับ และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คัน

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

แรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีความเครียดหลังจากที่ซื้อรถยนต์ลดลงน้อย คิดเป็นร้อยละ 3.4 ลดลงมาก และลดลงปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 2.5 และ 1.6 ตามลำดับ (ตารางที่ 155)

ความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกในครอบครัว

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ได้รับผลกระทบหลังจากที่ซื้อรถยนต์คันแรกในด้านความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกในครอบครัวเพิ่มขึ้นในระดับน้อย ($\bar{x}_w = 1.02$) และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกในครอบครัวเพิ่มขึ้นปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 12.2 เพิ่มขึ้นน้อย และเพิ่มขึ้นมาก คิดเป็นร้อยละ 5.9 และ 5.0 ตามลำดับ และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกในครอบครัวลดลงปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 4.4 ลดลงมาก และลดลงน้อย คิดเป็นร้อยละ 4.1 และ 2.5 ตามลำดับ (ตารางที่ 155)

การพบปะสังสรรค์/ไปเที่ยวกับเพื่อนร่วมงาน

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ไม่ได้รับผลกระทบหลังจากที่ซื้อรถยนต์คันแรกในด้านการพบปะสังสรรค์/ไปเที่ยวกับเพื่อนร่วมงาน ($\bar{x}_w = 0.22$) และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีการพบปะสังสรรค์/ไปเที่ยวกับเพื่อนร่วมงานเพิ่มขึ้นปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 41.9 เพิ่มขึ้นน้อย และเพิ่มขึ้นมาก คิดเป็นร้อยละ 15.6 และ 8.4 ตามลำดับ และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีการพบปะสังสรรค์/ไปเที่ยวกับเพื่อนร่วมงานลดลงมาก คิดเป็นร้อยละ 2.8 ลดลงน้อย และลดลงปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 1.6 และ 1.3 ตามลำดับ (ตารางที่ 155)

ความขัดแย้งกับเพื่อนบ้านเรื่องที่จอดรถยนต์

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ไม่ได้รับผลกระทบหลังจากที่ซื้อรถยนต์คันแรกในด้านความขัดแย้งกับเพื่อนบ้านเรื่องที่จอดรถยนต์ ($\bar{x}_w = 0.18$) และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีความขัดแย้งกับเพื่อนบ้านเรื่องที่จอดรถยนต์เพิ่มขึ้นปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 7.2 เพิ่มขึ้นน้อย และเพิ่มขึ้นมาก คิดเป็นร้อยละ 6.9 และ 2.8 ตามลำดับ และมีผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาบางส่วนที่มีความขัดแย้งกับเพื่อนบ้านเรื่องที่จอดรถยนต์ลดลงมากและน้อยเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 2.2 และลดลงปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 1.3 (ตารางที่ 155)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 155 ประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

ตัวชี้วัดผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม	ระดับผลกระทบ							$\overline{x_w}$	SD.	แปลผล
	เพิ่มขึ้น			ลดลง			เท่าเดิม (0)			
	มาก (3)	ปานกลาง (2)	น้อย (1)	มาก (-3)	ปานกลาง (-2)	น้อย (-1)				
1.ท่านมีรายได้จากการใช้ประโยชน์จากรถยนต์ ในด้านการทำมาหากิน (การประกอบอาชีพ)	19 (5.9)	59 (18.4)	31 (9.7)	7 (2.2)	87 (27.2)	8 (2.5)	109 (34.1)	0.01	2.02(	ไม่กระทบ
2.ท่านมีค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวกับรถยนต์ ในด้าน										
2.1 ค่าอาหารและเครื่องดื่ม ทั้งในและนอกบ้าน	62 (19.4)	125 (39.1)	53 (16.6)	3 (0.9)	6 (1.9)	3 (0.9)	68 (21.3)	1.45	1.10588	เพิ่มขึ้นปานกลาง
2.2 ค่าที่พักอาศัย เช่น ค่าเช่าห้อง/เช่าบ้าน	17 (5.3)	53 (16.6)	57 (17.8)	2 (0.6)	2 (0.6)	18 (5.6)	171 (53.4)	0.58	1.25691	เพิ่มขึ้นน้อย

ตารางที่ 155 (ต่อ)

ตัวชี้วัดผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม	ระดับผลกระทบ							$\overline{x_w}$	SD.	แปลผล
	เพิ่มขึ้น			ลดลง			เท่าเดิม(0)			
	มาก (3)	ปานกลาง(2)	น้อย(1)	มาก (-3)	ปานกลาง (-2)	น้อย (-1)				
2.3 ค่าสาธารณูปโภค เช่น ค่าน้ำ ค่าไฟ ค่าโทรศัพท์	30 (9.4)	65 (20.3)	75 (23.4)	4 (1.3)	2 (0.6)	18 (5.6)	126 (39.4)	0.82	1.27929	เพิ่มขึ้นน้อย
2.4 ค่าเครื่องแต่งกาย เช่น ค่าเสื้อผ้า ค่าซักรีด	12 (3.8)	102 (31.9)	44 (18.8)	14 (4.4)	16 (5.0)	17 (5.3)	115 (35.9)	0.60	1.69384	เพิ่มขึ้นน้อย
2.5ค่าใช้จ่ายภายในบ้านและของใช้ที่หมดไป เช่น สบู่ ยาสีฟัน อุปกรณ์ทำความสะอาด อุปกรณ์ทำครัว	27 (8.4)	79 (24.7)	65 (20.3)	2 (0.6)	7 (2.2)	15 (4.7)	125 (39.7)	0.84	1.27206	เพิ่มขึ้นน้อย
2.6 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสุขภาพ เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าตรวจร่างกาย ค่าทำฟัน	10 (3.1)	61 (19.1)	30 (9.4)	6 (1.9)	35 (10.9)	29 (9.1)	149 (46.6)	0.20	1.81868	ไม่กระทบ
2.7 ค่าสันทนาการและสังคม เช่น ค่าเครื่องดื่ม ค่าเล่นกีฬา ค่าหนังสืออ่านเล่น ค่านิตยสาร ค่าเที่ยว	38 (11.9)	65 (20.3)	52 (16.3)	31 (9.7)	36 (11.3)	17 (5.3)	81 (25.3)	0.36	2.09002	ไม่กระทบ

ตารางที่ 155 (ต่อ)

ตัวชี้วัดผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม	ระดับผลกระทบ							$\overline{x_w}$	SD.	แปลผล
	เพิ่มขึ้น			ลดลง			เท่าเดิม			
	มาก (3)	ปานกลาง(2)	น้อย(1)	มาก (-3)	ปานกลาง (-2)	น้อย (-1)	(0)			
2.8 ค่าของขวัญและค่าการกุศล	19	93	30	28	37	20	93	0.30	2.05375	ไม่กระทบ
	(5.9)	(29.1)	(9.4)	(8.8)	(11.6)	(6.3)	(29.1)			
2.9 ค่าใช้จ่ายทางการศึกษา (ของทุกคนในครอบครัว) เช่น ค่าหน่วยกิต ค่าหนังสือ ค่าอุปกรณ์การเรียน	40	64	25	5	6	32	148	0.67	1.66797	เพิ่มขึ้นน้อย
	(12.5)	(20.0)	(7.8)	(1.6)	(1.9)	(10.0)	(46.3)			
2.10 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับธนาคาร เช่น ค่าธรรมเนียม ค่าบริการ ATM	6	73	63	8	27	43	100	0.33	1.62869	ไม่กระทบ
	(1.9)	(22.8)	(19.7)	(2.5)	(8.4)	(13.4)	(31.3)			
3.ท่านความความสะดวกในการเดินทาง	53	27	24	40	93	48	35	-0.37	2.17295	ไม่กระทบ
	(16.6)	(8.4)	(7.5)	(12.5)	(29.1)	(15.0)	(10.9)			
4.ท่านเปลี่ยนแปลงจำนวนหรือเวลาในการทำงานเพื่อหารายได้	22	38	30	13	78	30	109	-0.17	1.98289	ไม่กระทบ
	(6.9)	(11.9)	(9.4)	(4.1)	(24.4)	(9.4)	(34.1)			

ตารางที่ 155 (ต่อ)

ตัวชี้วัดผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม	ระดับผลกระทบ							$\overline{x_w}$	SD.	แปลผล
	เพิ่มขึ้น			ลดลง			เท่าเดิม(0)			
	มาก (3)	ปานกลาง(2)	น้อย(1)	มาก (-3)	ปานกลาง (-2)	น้อย (-1)				
5.ท่านมีความเครียดหลังจากที่ซื้อรถยนต์	22 (6.9)	131 (40.9)	44 (13.8)	8 (2.5)	5 (1.6)	11 (3.4)	99 (30.9)	-0.17	1.32315	ไม่กระทบ
6.หลังจากซื้อรถยนต์ ความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกในครอบครัวของท่านเป็นอย่างไร	16 (5.0)	39 (12.2)	19 (5.9)	13 (4.1)	14 (4.4)	8 (2.5)	211 (65.9)	1.02	2.05265	เพิ่มขึ้นน้อย
7.ท่านมีการพบปะสังสรรค์/ไปเที่ยวกับเพื่อนร่วมงาน	27 (8.4)	134 (41.9)	50 (15.6)	9 (2.8)	4 (1.3)	5 (1.6)	91 (28.4)	0.22	1.27079	ไม่กระทบ
8.ท่านมีความขัดแย้งกับเพื่อนบ้านเรื่องที่จอดรถยนต์	9 (2.8)	23 (7.2)	22 (6.9)	7 (2.2)	4 (1.3)	7 (2.2)	248 (77.5)	0.18	1.89019	ไม่กระทบ

ที่มา: จากการวิเคราะห์

เปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลกับผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

จากการประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม (ตารางที่ 155) พบว่า ในด้านเศรษฐกิจมีตัวชี้วัดหลายตัวที่ได้รับผลกระทบ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าอาหารและเครื่องดื่มทั้งในและนอกบ้าน ค่าที่พักอาศัย ค่าสาธารณูปโภค ค่าเครื่องแต่งกาย ค่าใช้จ่ายภายในบ้านและของใช้ที่หมดไป และค่าใช้จ่ายทางการศึกษา และในด้านสังคมมีตัวชี้วัดทางด้านความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกในครอบครัวที่รับผลกระทบ ผู้วิจัยมีข้อสงสัยว่าตัวชี้วัดที่ได้รับผลกระทบนั้น ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่แตกต่างกัน จะมีผลทำให้เกิดผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมแตกต่างกันหรือไม่ ผู้วิจัยจึงทำการเปรียบเทียบผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมดังกล่าวกับปัจจัยส่วนบุคคลในด้านเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้หลัก และรายได้หลักของคู่สมรส โดยการทดสอบค่า t – test /F – test ด้วยวิธีวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (ANOVA) แบบพาราเมตริกซ์ ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ได้ผลดังนี้

สมมติฐาน ปัจจัยส่วนบุคคลที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ซื้อรถยนต์แต่ละประเภทแตกต่างกัน

H_0 : ปัจจัยส่วนบุคคลที่แตกต่างกัน ไม่มีผลทำให้ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ซื้อรถยนต์แต่ละประเภทแตกต่างกัน

H_1 : ปัจจัยส่วนบุคคลที่แตกต่างกัน มีผลทำให้ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ซื้อรถยนต์แต่ละประเภทแตกต่างกัน

ค่าอาหารและเครื่องดื่ม

จากการทดสอบความแปรปรวนระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ t – test /F- test พบว่าในด้านเพศ และระดับการศึกษา ให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.004* และ 0.008* ซึ่งมีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า ผลกระทบด้านค่าอาหารและเครื่องดื่มจำแนกตามเพศ และระดับการศึกษา ของผู้ซื้อรถยนต์มีความแตกต่างกัน (ตารางที่ 156)

ค่าที่พักอาศัย

จากการทดสอบความแปรปรวนระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ t – test /F- test พบว่าในด้านอายุ และสถานภาพ ให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.000* และ 0.001* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า ผลกระทบด้านค่าที่พักอาศัยของผู้ซื้อรถยนต์จำแนกตามอายุ และสถานภาพมีความแตกต่างกัน (ตารางที่ 157)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 156 ผลการทดสอบเพื่อเปรียบเทียบผลกระทบด้านค่าอาหารและเครื่องดื่มจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	t – test /F - test	Sig.
เพศ	1.512	0.187
อายุ	3.596	0.004*
สถานภาพ	1.988	0.081
ระดับการศึกษา	3.188	0.008*
อาชีพ	1.671	0.142
รายได้หลัก	1.773	0.119
รายได้หลักของคู่สมรส	1.607	0.174

ตารางที่ 157 ผลการทดสอบเพื่อเปรียบเทียบผลกระทบด้านค่าที่พักอาศัยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	t – test /F - test	Sig.
เพศ	1.195	0.314
อายุ	6.007	0.000*
สถานภาพ	4.156	0.001*
ระดับการศึกษา	1.294	0.270
อาชีพ	1.580	0.169
รายได้หลัก	1.075	0.377
รายได้หลักของคู่สมรส	1.731	0.166

ค่าสาธารณูปโภค

จากการทดสอบความแปรปรวนระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ t – test /F- test พบในด้านอายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ เพศ และรายได้คู่สมรส ให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.000* , 0.000* , 0.010* , 0.013* , 0.022* และ 0.047* ตามลำดับ ซึ่งน้อยระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า ผลกระทบด้านค่าสาธารณูปโภคของผู้ซื้อรถยนต์จำแนกตามอายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ เพศ และรายได้คู่สมรสมีความแตกต่างกัน (ตารางที่ 158)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 158 ผลการทดสอบเพื่อเปรียบเทียบผลกระทบด้านค่าสาธารณูปโภคจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	t – test /F - test	Sig.
เพศ	2.707	0.022*
อายุ	5.110	0.000*
สถานภาพ	5.094	0.000*
ระดับการศึกษา	3.108	0.010*
อาชีพ	2.999	0.013*
รายได้หลัก	1.363	0.240
รายได้หลักของคู่สมรส	2.479	0.047*

ค่าเครื่องแต่งกาย

จากการทดสอบความแปรปรวนระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ t – test /F- test พบว่าในด้านอาชีพ ให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.009* ซึ่งน้อยระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่าผลกระทบด้านค่าเครื่องแต่งกายของผู้ซื้อรถยนต์จำแนกตามอาชีพ มีความแตกต่างกัน (ตารางที่ 159)

ตารางที่ 159 ผลการทดสอบเพื่อเปรียบเทียบผลกระทบด้านค่าเครื่องแต่งกายจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	t – test /F - test	Sig.
เพศ	1.084	0.371
อายุ	1.079	0.373
สถานภาพ	1.437	0.213
ระดับการศึกษา	1.474	0.200
อาชีพ	3.189	0.009*
รายได้หลัก	1.360	0.241
รายได้หลักของคู่สมรส	1.700	0.155

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ค่าใช้จ่ายภายในบ้านและของใช้ที่หมดไป

จากการทดสอบความแปรปรวนระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ t – test /F- test พบว่าในด้านเพศ อายุ และสถานภาพสมรส ให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.002* 0.018* และ0.023* ซึ่งน้อยระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า ผลกระทบด้านค่าใช้จ่ายภายในบ้านและของใช้ที่หมดไปของผู้ซื้อรถยนต์จำแนกตามเพศ อายุ และสถานภาพสมรส มีความแตกต่างกัน (ตารางที่ 160)

ค่าใช้จ่ายทางการศึกษา

จากการทดสอบความแปรปรวนระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ t – test /F- test พบว่าในด้านระดับการศึกษา รายได้หลัก และอาชีพ ให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.000* , 0.004* และ0.012* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า ผลกระทบด้านค่าใช้จ่ายทางการศึกษาของผู้ซื้อรถยนต์จำแนกตามระดับการศึกษา รายได้หลัก และอาชีพ มีความแตกต่างกัน (ตารางที่ 161)

ความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกในครอบครัว

จากการทดสอบความแปรปรวนระหว่างตัวแปรด้วยค่าสถิติ t – test /F- test พบว่าในด้านสถานภาพ และเพศ ให้ค่าสำคัญทางสถิติ = 0.010* และ 0.044* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่า ผลกระทบด้านความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกในครอบครัวของผู้ซื้อรถยนต์จำแนกตามสถานภาพ และเพศ มีความแตกต่างกัน (ตารางที่ 162)

ตารางที่ 160 ผลการทดสอบเพื่อเปรียบเทียบผลกระทบด้านค่าใช้จ่ายภายในบ้านและของใช้ที่หมดไปจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	t – test /F - test	Sig.
เพศ	3.882	0.002*
อายุ	2.807	0.018*
สถานภาพ	2.670	0.023*
ระดับการศึกษา	1.035	0.398
อาชีพ	0.628	0.679
รายได้หลัก	1.400	0.226
รายได้หลักของคู่สมรส	1.144	0.349

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 161 ผลการทดสอบเพื่อเปรียบเทียบผลกระทบด้านค่าใช้จ่ายทางการศึกษาจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	t – test /F - test	Sig.
เพศ	1.292	0.270
อายุ	1.871	0.102
สถานภาพ	2.177	0.059
ระดับการศึกษา	8.181	0.000*
อาชีพ	3.012	0.012*
รายได้หลัก	3.641	0.004*
รายได้หลักของคู่สมรส	0.535	0.749

ตารางที่ 162 ผลการทดสอบเพื่อเปรียบเทียบผลกระทบด้านความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกในครอบครัวจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	t – test /F - test	Sig.
เพศ	2.370	0.044*
อายุ	1.453	0.212
สถานภาพ	3.198	0.010*
ระดับการศึกษา	1.354	0.248
อาชีพ	1.046	0.395
รายได้หลัก	0.645	0.666
รายได้หลักของคู่สมรส	0.856	0.506

จากการทดสมมติฐานเพื่อเปรียบเทียบผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกเฉพาะด้านที่ได้รับผลกระทบ พบว่า ในด้านค่าใช้จ่ายที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ด้านค่าอาหารและเครื่องดื่มทั้งในและนอกบ้านของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์จำแนกตามอายุและระดับการศึกษา มีความแตกต่างกัน ในด้านค่าใช้จ่ายที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ด้านค่าที่พักอาศัยขอผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกจำแนกตามอายุ และสถานภาพสมรส มีความแตกต่างกัน ในด้านค่าใช้จ่ายที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ด้านค่าสาธารณูปโภคของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกจำแนกตามเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้หลักของคู่สมรส มีความแตกต่างกัน ในด้านค่าใช้จ่ายที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ด้านค่าเครื่องแต่งกายของผู้ใช้รถยนต์คันแรกจำแนกตามอาชีพ มีความแตกต่างกัน ในด้านค่าใช้จ่ายที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ด้านค่าใช้จ่ายภายในบ้านและของใช้ที่หมดไปของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกจำแนกตามเพศและสถานภาพสมรส มีความแตกต่างกัน ในด้านค่าใช้จ่ายที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ด้านค่าใช้จ่ายทางการศึกษาของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกจำแนกตามระดับการศึกษา อาชีพ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

และรายได้หลัก มีความแตกต่างกัน และในด้านความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกในครอบครัวของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกจำแนกตามเพศและสถานภาพสมรส มีความแตกต่างกัน (ตารางที่ 163)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 163 สรุปการทดสอบความแตกต่างระหว่างผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมในแต่ละด้านกับปัจจัยส่วนบุคคล

ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม	ปัจจัยส่วนบุคคล						
	เพศ	อายุ	สถานภาพสมรส	ระดับการศึกษา	อาชีพ	รายได้หลัก	รายได้หลักของคู่สมรส
ค่าอาหารและเครื่องดื่ม		√		√			
ค่าที่พักอาศัย		√	√				
ค่าสาธารณูปโภค	√	√	√	√	√		√
ค่าเครื่องแต่งกาย					√		
ค่าใช้จ่ายภายบ้านและของใช้ที่หมดไป	√		√				
ค่าใช้จ่ายทางการศึกษา				√	√	√	
ความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกในครอบครัว	√		√				

ที่มา: จากการวิเคราะห์

สรุปผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 ที่ว่าประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม พบว่า ตัวชี้วัดที่ได้รับผลกระทบ ได้แก่ ด้านค่าอาหารและเครื่องดื่ม ด้านค่าที่พักอาศัย ด้านค่าสาธารณูปโภค ด้านค่าเครื่องแต่งกาย ด้านค่าใช้จ่ายภายในบ้านและของใช้ที่หมดไป ด้านค่าใช้จ่ายทางการศึกษา และด้านความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกในครอบครัว และเมื่อนำผลกระทบที่เกิดขึ้นดังกล่าว มาทดสอบหาความแตกต่างระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลที่แตกต่างกันกับตัวชี้วัดที่ได้รับผลกระทบ พบว่า ความแตกต่างกันระหว่างเพศชายและเพศหญิง จะทำผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกได้รับผลกระทบด้านค่าสาธารณูปโภค ค่าใช้จ่ายภายในบ้านและของใช้ที่หมดไป และความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกในครอบครัวมีความแตกต่างกัน ความแตกต่างกันระหว่างอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี 31 – 40 ปี และตั้งแต่ 41 ปีขึ้นไป จะทำผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกได้รับผลกระทบด้านค่าอาหารและเครื่องดื่ม ค่าที่พักอาศัย และค่าสาธารณูปโภคมีความแตกต่างกัน ความแตกต่างระหว่างสถานภาพโสดและสถานภาพสมรส จะทำผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกได้รับผลกระทบด้านค่าที่พักอาศัย ค่าสาธารณูปโภค ค่าใช้จ่ายภายในบ้านและของใช้ที่หมดไป และความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกในครอบครัวมีความแตกต่างกัน ความแตกต่างระหว่างการศึกษาในระดับต่ำกว่าหรือเท่ากับปริญญาตรีและสูงกว่าปริญญาตรี จะทำผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกได้รับผลกระทบด้านค่าอาหารและเครื่องดื่ม ค่าสาธารณูปโภค และค่าใช้จ่ายทางการศึกษามีความแตกต่างกัน ความแตกต่างระหว่างอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ อาชีพพนักงานบริษัทเอกชน และอาชีพอื่นๆ จะทำผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกได้รับผลกระทบด้านค่าสาธารณูปโภค ค่าเครื่องแต่งกาย และค่าใช้จ่ายทางการศึกษามีความแตกต่างกัน ความแตกต่างระหว่างรายได้หลักที่ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20,000 บาท 20,001 – 30,000 บาท และตั้งแต่ 30,001 บาทขึ้นไป จะทำผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกได้รับผลกระทบด้านค่าใช้จ่ายทางการศึกษามีความแตกต่างกัน และความแตกต่างระหว่างระดับรายได้หลักของคู่สมรสที่ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 25,000 บาท และตั้งแต่ 25,001 บาทขึ้นไป จะทำผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกได้รับผลกระทบด้านค่าสาธารณูปโภคมีความแตกต่างกัน

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

บทที่ 5

อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

จากการวิจัยเรื่องผลกระทบของนโยบายรถยนต์คันแรกที่มีต่อเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือนผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี จำนวน 320 ตัวอย่าง สามารถสรุปผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ได้ ดังนี้

1. ศึกษาปัจจัยส่วนบุคคล พฤติกรรมการซื้อรถยนต์และทัศนคติที่มีต่อนโยบายรถยนต์คันแรกของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี จากผลการศึกษา พบว่า

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้เป็นเพศหญิง (ร้อยละ 59.7) มีอายุเฉลี่ย 30.18 ปี มีสถานภาพโสด (ร้อยละ 72.8) มีการศึกษาระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 81.3) ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน (ร้อยละ 57.2) มีรายได้หลักต่อเดือนเฉลี่ย 20,426.96 บาท คู่สมรสมีรายได้หลักต่อเดือนเฉลี่ย 23,765.5 บาท มีรายได้อื่นๆต่อเดือนเฉลี่ย 9,703.70 บาท มีรายได้รวมทั้งหมดในครัวเรือนต่อเดือนเฉลี่ย 31,245.70 บาท มีค่าใช้จ่ายหลักต่อเดือนเฉลี่ย 13,356.68 บาท จ่ายค่างวดรถยนต์ต่อเดือนเฉลี่ย 8,489.17 บาท มีใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าเช่าที่จอดรถยนต์เฉลี่ย 845.93 บาท มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าน้ำมันรถยนต์ต่อเดือนเฉลี่ย 2,974.87 บาท มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าบำรุงรถยนต์ต่อปีเฉลี่ย 2,096.61 บาท มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าทางด่วนต่อเดือนเฉลี่ย 526.16 บาท มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าล้างรถยนต์ต่อเดือนเฉลี่ย 409.97 บาท มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าต่อทะเบียนต่อปีเฉลี่ย 2,626.96 บาท มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าประกันภัยต่อปีเฉลี่ย 16,041.79 บาท มีค่าใช้จ่ายอื่นๆต่อปีที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ที่นอกเหนือจากที่กล่าวมาแล้วต่อปีเฉลี่ย 2,234 บาท มีค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ต่อเดือนเฉลี่ย 13,731.30 บาท มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวทั้งหมดเฉลี่ย 4.03 คน มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวที่กำลังเรียนอยู่เฉลี่ย 1.35 คน มีจำนวนที่สมาชิกที่ทำงานทั้งหมดในครอบครัวเฉลี่ย 2.90 คน มีสมาชิกในครอบครัวที่ไม่ได้ทำงานเฉลี่ย 1.36 คน มีจำนวนบุคคลที่ต้องรับอุปการะเลี้ยงดูเฉลี่ย 1.54 คน มีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัด (ร้อยละ 59.4) มีสาเหตุการย้ายถิ่นฐานเพื่อมาทำงานหรือย้ายงานมาที่จังหวัดชลบุรี (ร้อยละ 64.7)

ผลการศึกษาพฤติกรรมการซื้อรถยนต์ พบว่า ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาในครั้งนี้โดยจำแนกตามประเภทรถยนต์ที่ซื้อได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (เก๋ง) และ รถกระบะ ซึ่งผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกซื้อรถยนต์ยี่ห้อโตโยต้า (ร้อยละ 27.2) รุ่นวีออส (ร้อยละ 16.9) รุ่นย่อยตัวท๊อป (ร้อยละ 40.3) ขนาดเครื่องยนต์เฉลี่ย 1,510.78 CC สีขาว (ร้อยละ 36.9) ราคาเฉลี่ย 636,609.76 บาท ซื้อโดยการผ่อนชำระ (ร้อยละ 82.8) จำนวนเงินที่ใช้ดาวน์เฉลี่ย 20.64% เงินที่ใช้ดาวน์เป็น

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ของตัวเอง (ร้อยละ 39.6) จำนวนงวดที่ผ่อนชำระเฉลี่ย 61.81 เดือน(งวด) เงินที่ผ่อนชำระเป็นเงินของตัวเอง (ร้อยละ 40.0) เงินตัวเองที่ใช้ซื้อรถยนต์เป็นจำนวนเฉลี่ย 210,308.8 บาท เงินกู้ที่ใช้ซื้อรถยนต์เป็นจำนวนเฉลี่ย 460,601.2 บาท แหล่งเงินกู้ส่วนใหญ่กู้จากธนาคาร (ร้อยละ 66.0) กรณีกู้เงินจากลิสซิ่งส่วนใหญ่กู้จากลิสซิ่งโตโยต้า (ร้อยละ 59.2) กรณีกู้เงินจากธนาคารส่วนใหญ่กู้ธนาคารธนชาต (ร้อยละ 34.9) มีอัตราดอกเบี้ยต่อปีเฉลี่ยร้อยละ 2.87 ระยะเวลาในการผ่อนชำระเฉลี่ย 5.17 ปี ประโยชน์ที่แท้จริงที่ใช้รถยนต์ใช้เดินทางไปทำงาน (ร้อยละ 86.3) และผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกตัดสินใจซื้อรถยนต์ด้วยตัวเอง (ร้อยละ 81.3)

ผลการศึกษาทัศนคติของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่มีต่อนโยบายรถยนต์คันแรก พบว่า ในด้านผลดี ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีความเห็นว่าได้ภาษีคืน สามารถนำเงินส่วนนี้ไปใช้ในส่วนอื่นๆได้ เช่น ค่างวดรถยนต์ ค่าใช้จ่ายอื่นๆที่จะตามมา (ร้อยละ 33.1) ในด้านเสีย ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกมีความเห็นว่า รถมีจำนวนมากทำให้การจรารจรติดขัดมากขึ้น ถนนไม่พอวิ่ง เสียเวลาในการเดินทาง (ร้อยละ 45.7)

2. ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการซื้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี จากการศึกษา พบว่า

ในด้านเพศ พบว่า ความแตกต่างกันระหว่างเพศชายและเพศหญิง มีผลทำให้ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก ซื้อรถยนต์ยี่ห้อต่างกัน รุ่นต่างกัน ประเภทต่างกัน ขนาดเครื่องยนต์ต่างกัน ราคาต่างกัน และวิธีการซื้อต่างกัน

ในด้านอายุ พบว่า ความแตกต่างกันระหว่างอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี 31 – 40 ปี และตั้งแต่ 41 ปีขึ้นไป มีผลทำให้ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก ซื้อรถยนต์ยี่ห้อต่างกัน รุ่นต่างกัน ประเภทต่างกัน ขนาดเครื่องยนต์ต่างกัน สีต่างกัน กู้เงินจากแหล่งเงินกู้จากลิสซิ่งต่างกัน และกู้เงินจากแหล่งเงินกู้จากธนาคารต่างกัน

ในด้านสถานภาพสมรส พบว่า ความแตกต่างกันระหว่างสถานภาพโสดและสถานภาพสมรสสมรส มีผลทำให้ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก ซื้อรถยนต์รุ่นต่างกัน ประเภทต่างกัน ขนาดเครื่องยนต์ต่างกัน ราคาต่างกัน กู้เงินจากแหล่งเงินกู้จากธนาคารต่างกัน และมีอัตราดอกเบี้ยต่างกัน

ในด้านระดับการศึกษา พบว่า ความแตกต่างกันระหว่างการศึกษาในระดับต่ำกว่าหรือเท่ากับปริญญาตรีและสูงกว่าปริญญาตรี มีผลทำให้ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก ซื้อรถยนต์ที่มีราคาต่างกัน

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ในด้านอาชีพ พบว่า ความแตกต่างกันระหว่างอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ อาชีพพนักงานบริษัทเอกชน และอาชีพอื่นๆ มีผลทำให้ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก ซื้อรถยนต์ที่มีราคาต่างกัน วิธีการซื้อต่างกัน และกู้เงินจากแหล่งเงินกู้ที่มาจากธนาคารต่างกัน

ในด้านรายได้หลัก พบว่า ความแตกต่างกันระหว่างรายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20,000 บาท 20,001 – 30,000 บาท และตั้งแต่ 30,001 บาทขึ้นไป มีผลทำให้ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก ซื้อรถยนต์ที่มีรุ่นต่างกัน ประเภทต่างกัน ขนาดเครื่องยนต์ต่างกัน ราคาต่างกัน จำนวนเงินดาวน์ต่างกัน กู้เงินจากลิสซิ่งต่างกัน กู้เงินจากธนาคารต่างกัน และมีอัตราดอกเบี้ยต่างกัน

ในด้านรายได้หลักของคู่สมรส พบว่า ความแตกต่างกันระหว่างระดับรายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 25,000 บาท และตั้งแต่ 25,001 บาทขึ้นไป มีผลทำให้ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก ซื้อรถยนต์ที่มีรุ่นย่อยต่างกัน และมีจำนวนเงินดาวน์ต่างกัน

3.ประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือนผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี จากผลการศึกษา พบว่า

ในด้านเศรษฐกิจ ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่ทำการศึกษาครั้งนี้ได้รับผลกระทบในด้านค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าอาหารและเครื่องดื่มทั้งในและนอกบ้าน ค่าที่พักอาศัย ค่าสาธารณูปโภค ค่าเครื่องแต่งกาย ค่าใช้จ่ายภายในบ้านและของใช้ที่หมดไป และค่าใช้จ่ายทางการศึกษา ในด้านสังคม ได้รับผลกระทบในด้านความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกในครอบครัว

ส่วนตัวชี้วัดทางด้านเศรษฐกิจที่ไม่ได้รับผลกระทบ ได้แก่ รายได้จากการใช้ประโยชน์ในด้านการทำมาหากิน (การประกอบอาชีพ) ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในด้านค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสุขภาพ ค่าสันทนาการและสังคม ค่าของขวัญและการกุศล และตัวชี้วัดทางด้านสังคมที่ไม่ได้รับผลกระทบ ได้แก่ ความสะดวกในการเดินทาง การเปลี่ยนแปลงจำนวนหรือเวลาในการหารายได้ ความเครียดหลังจากที่ซื้อรถยนต์ การพบปะสังสรรค์/ไปเที่ยวกับเพื่อนร่วมงาน และความขัดแย้งกับเพื่อนบ้านเรื่องที่จอดรถยนต์

ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาวิจัยเรื่อง ผลกระทบของนโยบายรถยนต์คันแรกที่มีต่อเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือนผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี ผู้วิจัยมีข้อคิดเห็นและเสนอแนะที่อาจเป็นแนวทางแก้ไขปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมหรือผลกระทบที่เกิดจากนโยบายรถยนต์คันแรก โดยผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียจากนโยบายรถยนต์คันแรก 5 ส่วน ดังต่อไปนี้

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก

1. จากการศึกษารายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือน และค่าใช้จ่ายของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก พบว่า มีรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือนเฉลี่ย 31,245.70 บาท/เดือน แต่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากรถยนต์เฉลี่ยถึง 13,731.30 บาท/เดือน คิดเป็น 44% ของรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือน นอกเหนือจากค่าใช้จ่ายหลักของครัวเรือนแล้ว การวิเคราะห์ผลกระทบยังพบว่า มีผลทำให้ครัวเรือนมีค่าใช้จ่ายในครัวเรือนเพิ่มขึ้นในด้านค่าอาหารและเครื่องดื่มทั้งในและนอกบ้าน ค่าที่พักอาศัย ค่าสาธารณูปโภค ค่าเครื่องกาย ค่าใช้จ่ายภายในบ้านและของใช้ที่หมดไป และค่าใช้จ่ายทางการศึกษา และจากผลการศึกษาดังกล่าวผู้วิจัยเสนอแนะให้ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก ควรมีการวางแผนการใช้จ่ายในแต่ละเดือนอย่างรัดกุม เนื่องจากผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นหลายด้านหลังจากซื้อรถยนต์ นอกจากนั้นผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกจะต้องมีแนวทางการเพิ่มรายได้ มิฉะนั้นจะเกิดปัญหาหนี้สินในภาคครัวเรือนที่เพิ่มขึ้น และส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจภาครวม

2. จากการศึกษาค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าน้ำมันรถยนต์ พบว่า มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าน้ำมันรถยนต์เฉลี่ย 2,974.87 บาท/เดือน คิดเป็น 10% ของรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือน จากผลการศึกษาดังกล่าวผู้วิจัยเสนอแนะให้ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก ควรวางแผนการเดินทางก่อนออกเดินทาง เนื่องจากสภาวะค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นในปัจจุบัน

3. จากการศึกษาค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าบำรุงรักษารถยนต์ และค่าล้างรถยนต์พบว่า มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าบำรุงรักษารถยนต์เฉลี่ย 174.72 บาท/เดือน คิดเป็น 1% ของรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือน และค่าล้างรถยนต์เฉลี่ย 409.97 บาท/เดือน คิดเป็น 2% ของรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือน จากผลการศึกษาดังกล่าวผู้วิจัยเสนอแนะให้ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก ควรศึกษาข้อมูลการดูแลรักษารถยนต์ในขั้นต้นเพื่อลดภาวะการสึกกร่อนของรถยนต์

4. จากการศึกษาทัศนคติที่มีต่อนโยบายรถยนต์คันแรก พบว่า เกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น เนื่องจากการไม่ชำนาญในการขับรถยนต์ ร้อยละ 5.3 จากผลการศึกษาดังกล่าวผู้วิจัยเสนอแนะให้ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก ควรมีทักษะในการขับรถยนต์และใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ เพื่อลดอุบัติเหตุที่เพิ่มขึ้นบนท้องถนน

5. จากการศึกษาทัศนคติที่มีต่อนโยบายรถยนต์คันแรก พบว่า รถมีจำนวนมากทำให้เกิดการจราจรติดขัด ถนนไม่พอวิ่ง เสียเวลาในการเดินทาง ร้อยละ 45.7 จากผลการศึกษาดังกล่าวผู้วิจัยเสนอแนะให้ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก ทำการศึกษาเส้นทางก่อนออกเดินทาง เนื่องจากรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นจำนวนมากทำให้การจราจรติดขัด

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประชาชนทั่วไป

1. จากการศึกษาทัศนคติที่มีต่อนโยบายรถยนต์คันแรก พบว่า ราคาน้ำมันรถยนต์แพงขึ้น ร้อยละ 5.3 จากผลการศึกษาดังกล่าวผู้วิจัยเสนอแนะให้ประชาชนทั่วไป ควรศึกษาเส้นทางก่อนออกเดินทาง เนื่องจากภาวะค่าน้ำมันรถยนต์ที่เพิ่มสูงขึ้นในปัจจุบัน

2. จากการศึกษาทัศนคติที่มีต่อนโยบายรถยนต์คันแรก พบว่า ไม่มีที่จอดรถยนต์ และที่จอดรถยนต์หายาก ร้อยละ 5.3 จากผลการศึกษาดังกล่าวผู้วิจัยเสนอแนะให้ประชาชนทั่วไป ควรทำการศึกษาหรือสอบถามสถานที่จะไปว่ามีที่จอดรถยนต์หรือไม่ และถ้ามีที่จอดรถยนต์ที่มีเพียงพอต่อความต้องการของผู้ต้องการจอดรถยนต์หรือไม่ เพื่อเตรียมการรับมือกับปัญหาเรื่องที่จอดรถยนต์ที่เกิดขึ้น

อุตสาหกรรมรถยนต์

จากผลการศึกษาอุตสาหกรรมยานยนต์ควรมีการวางแผนการผลิตจากพฤติกรรมการเลือกซื้อรถยนต์ ดังนี้ รถเก๋ง ควรทำการผลิตรถยนต์ที่มีรุ่นย่อยเป็นตัวธรรมดา ขนาดเครื่องยนต์ 1,401 – 1,500 CC สีขาว ที่มีการเลือกซื้อมากที่สุด และรถกระบะ ควรทำการผลิตรถยนต์ที่มีรุ่นย่อยเป็นตัว TOP สีดำ ที่มีการเลือกซื้อมาที่สุด และภาคอุตสาหกรรมควรมีการปรับการผลิตในอนาคต โดยมีการใช้สีรถยนต์ที่เป็นที่นิยมในการผลิต มีการวางแผนการผลิตรถยนต์ให้ตอบสนองต่อตลาดผู้บริโภค และนำนวัตกรรมการประหยัดพลังงานน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นโจทย์ในการผลิตรถยนต์ในอนาคตต่อไป หรือผลิตโดยใช้พลังงานทดแทน

ศูนย์จำหน่ายรถยนต์

จากการศึกษาพบว่า รถเก๋ง ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกซื้อรถยนต์ในราคาระหว่าง 550,001 – 700,000 บาท อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ 2.6 – 3.0% จำนวนเงินดาวน์ 16% - 20% และผ่อนชำระค่างวดรถยนต์เป็นจำนวน 60 งวด มากที่สุด และรถกระบะ ผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกซื้อรถยนต์ในราคาระหว่าง 700,001 – 1,000,000 บาท อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ 3.1 – 3.5% จำนวนเงินดาวน์ 21% - 25% และผ่อนชำระค่างวดรถยนต์เป็นจำนวน 60 งวด มากที่สุด จากผลการศึกษาดังกล่าวศูนย์จำหน่ายรถยนต์ควรวางแผนการตลาดและจัดโปรโมชั่นให้สอดคล้องกับพฤติกรรมการเช่าซื้อรถยนต์จำแนกตามประเภทรถยนต์ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภครถยนต์ และศูนย์จำหน่ายรถยนต์จะได้เพิ่มส่วนแบ่งการตลาดที่มากขึ้น

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

รัฐบาล

จากการศึกษาทัศนคติของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่มีต่อนโยบายรถยนต์คันแรก พบว่า รถยนต์มีจำนวนมากทำให้การจราจรติดขัด ถนนไม่พอวิ่ง ทำให้เสียเวลาในการเดินทาง ร้อยละ 45.7 เกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น เนื่องจากไม่ชำนาญในการขับรถยนต์ ร้อยละ 5.3 และเกิดการละเมิดกฎจราจร ร้อยละ 2.0 จากผลการศึกษาดังกล่าวผู้วิจัยเสนอแนะให้รัฐบาล ควรมีการรณรงค์และส่งเสริมให้ประชาชนผู้ใช้รถ ใช้ถนน มีวินัย รักษา และปฏิบัติ ตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อลดปัญหาการจราจรที่ติดขัด และลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

จากการศึกษาผลกระทบของนโยบายรถยนต์คันแรกที่มีต่อเศรษฐศาสตร์และสังคมของครัวเรือนของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรก พบว่า กลุ่มที่ได้รับผลกระทบ ได้แก่ กลุ่มผู้ใช้สิทธิ์ที่มีรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือนต่ำ (ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30,000 บาท/เดือน) และกลุ่มที่ได้ผลประโยชน์จากนโยบายรถยนต์คันแรก ได้แก่ กลุ่มผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่มีรายได้รวมทั้งหมดของครัวเรือนสูง (ตั้งแต่ 50,001 บาท/เดือนขึ้นไป) เนื่องจากภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นหลังจากซื้อรถยนต์คันแรกแล้ว บุคคลกลุ่มนี้ยังสามารถรับมือกับภาระที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวนี้ได้ ในขณะที่กลุ่มที่มีรายได้ต่ำ จะไม่สามารถหารายได้มาใช้จ่าย ในส่วนที่มีรายจ่ายที่เพิ่มขึ้นหลังจากที่ซื้อรถยนต์ ในขณะเดียวกัน ก็เป็นการเปิดโอกาสให้กลุ่มผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกที่มีรายได้ปานกลาง (30,001 – 50,000 บาท/เดือน) สามารถที่จะเป็นเจ้าของรถยนต์ได้

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ในการวิจัยครั้งต่อๆไปนั้น ควรปรับการศึกษาเป็นการศึกษาถึงปัจจัยในการเข้าร่วมและไม่เข้าร่วมโครงการนโยบายรถยนต์คันแรก เพื่อทราบถึงสาเหตุหรือเหตุผลที่แท้จริงในการเข้าร่วมและไม่เข้าร่วมโครงการรถยนต์คันแรก เพื่อปรับปรุงหรือแก้ไขของจำกัดหรือเงื่อนไขต่างๆเกี่ยวกับนโยบายรถยนต์คันแรก โดยให้บรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการนโยบายรถยนต์คันแรกมากที่สุด

2. ควรทำการศึกษาผลกระทบของนโยบายรถยนต์คันแรกที่มีต่อครัวเรือนผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในระดับประเทศ เพื่อให้ทราบถึงผลกระทบของนโยบายรถยนต์คันแรกในภาพรวมของประเทศ และเพื่อหาแนวทางแก้ไขผลกระทบดังกล่าว

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เอกสารและสิ่งอ้างอิง

กรมสรรพสามิต. 2556. **การขยายเวลาโครงการรถคันแรก** (Online). www.news.thaiza.com, 30 กรกฎาคม 2556.

กระทรวงคมนาคม. 2554. **GDP การขนส่งทางเรือ** (Online). www.viportal.mot.go.th, 30 ตุลาคม 2556.

จินตนา บุรีวงศ์. 2553. **การศึกษาความพึงพอใจของผู้ปกครองนักเรียน ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ โรงเรียนพาณิชยการปราจีนบุรี ที่มีต่อการดำเนินนโยบายเรียนฟรี 15 ปี.** วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาธุรกิจศึกษา, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ธนภูมิ คูประเสริฐยิ่ง. 2552. **ผลกระทบของการดำเนินนโยบายการเงินและการคลังของรัฐบาลที่มีต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทย**. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ทับทิม วงศ์ประยูร และคณะ. 2550. **หลักเศรษฐศาสตร์.** กรุงเทพฯ: ธรรมสาร.

ทิวา พงษ์ธนไพบูลย์ และคณะ. 2544. **พฤติกรรมของผู้บริโภค**. กรุงเทพฯ : เพียร์สัน เอ็ดดูเคชั่น อินโดไชน่า.

ท่าเรือแหลมฉบัง. 2554. **ขีดความสามารถในการรองรับเรือ** (Online). www.tri.chula.ac.th, 30 ตุลาคม 2556.

นิด้าโพล. 2555. **นโยบายคืนภาษีรถคันแรก ฉบับ 123/2555** (Online). www.nidapoll.nida.ac.th, 7 กรกฎาคม 2556.

บริษัทโตโยต้า. 2555. **ยอดจำหน่ายรถยนต์** (Online). www.toyota.co.th, 7 กรกฎาคม 2556.

พงษ์ศักดิ์ มีแก้ว. 2548. **พฤติกรรมและการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา**. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาการจัดการทั่วไป, มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา.

มงคล ดอนขวา. 2543. “ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการปรับตัวของแรงงานคืนถิ่นในชนบทความทางภาคอีสาน”**. วารสารการจัดการภาคธุรกิจและภาคเอกชน.** 10 (1): 53-101.

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ยุรพร ศุทธรัตน์ และคณะ. 2549. **โครงการ การศึกษาการเป็นองค์การเพื่อการเรียนรู้ในอุตสาหกรรมรถยนต์.** ภาควิชาการจัดการ คณะบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ศิริชัย พงษ์วิชัย. 2550. **การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยคอมพิวเตอร์.** พิมพ์ครั้งที่ 17. กรุงเทพฯ: คณะพาณิชย์ศาสตร์และการบัญชี, จุฬาลงกรณ์มาหาวิทยาลัย.

ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ. 2552. **การบริการการตลาด.** กรุงเทพมหานคร: ธรรมสาร.

ศักด์ศรี รักไทย. 2546. **ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อชาวประมงอันเนื่องมาจากการประกาศจัดตั้งอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะชุมพร.** วิทยานิพนธ์วิทยาศาตรมหาบัณฑิต สาขาการจัดการทรัพยากร, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

สรียา ชัยรัตนานนท์ และคณะ. 2551. **โครงการ การศึกษาเชิงเปรียบเทียบศักยภาพทางเศรษฐกิจและการค้าของประเทศไทยและเวียดนาม : อุตสาหกรรมยานยนต์.** สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย.

สุภางค์ จันทรวานิช และคณะ. 2548. **ผลกระทบทางสังคมของระเบียงตะวันออก – ตะวันตก.** โครงการวิจัยสถาบันเอเชียศึกษา. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุรักษ์ บุนนาค และคณะ. 2541. **การเงินการธนาคาร**. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพมหานคร: ธรรมสาร.

สำนักนายกรัฐมนตรี. 2554. **สรุปการประชุมคณะรัฐมนตรี 13 กันยายน 2554** (Online). www.eppo.go.th, 5 พฤษภาคม 2556.

สำนักรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง. 2555. **ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ก่อนกำหนดระยะเวลา 5 ปี ตามมาตรการรถยนต์คันแรกและมาตรการการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วมวันที่ 6 มิถุนายน 2555** (Online). www.eppo.go.th, 5 พฤษภาคม 2556.

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. 2555. **จำนวนประชากรที่มีงานทำในจังหวัดชลบุรี** (Online). www.nso.go.th, 30 ตุลาคม 2556.

_____. 2555. **จำนวนประชากรอพยพย้ายถิ่นมาจากจังหวัดอื่นเพื่อมาประกอบอาชีพในจังหวัดชลบุรี** (Online). www.nso.go.th, 30 ตุลาคม 2556.

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. 2554. **รายได้เฉลี่ยของผู้ที่ทำงานในจังหวัดชลบุรี** (Online). www.nso.go.th, 30 ตุลาคม 2556.

หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ. 2556. **จำนวนผู้ขอใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี** (Online). www.bangkokbiznews.com, 29 ตุลาคม 2556.

อาลมลังสี ราชวง. 2553. **ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของเส้นทาง R3 ต่อประเทศ สปป. ลาว และมณฑลยูนนาน โดยเน้น สปป. ลาว.** วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

อำนาจ วังจีน และ พรรณี บุญสุยา. 2548 **สถิติทั่วไป**. กรุงเทพฯ: ศูนย์เทคโนโลยีการศึกษา ฝ่ายเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยศรีประทุม.

Kotler, P. 2006. **Market Management**. Boston: Pearson Education.

Yamane, T. 1973. **Statistics: An Introductory Analysis**. Third edition. New York: Harper and Row Publication.

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ภาคผนวก

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เลขที่.....

แบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย

เรื่อง “ผลกระทบของนโยบายรถยนต์คันแรกที่มีต่อเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือนผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี”

.....

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย (/) ลงในช่อง ( ) หรือช่องว่างตามความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป สภาพเศรษฐกิจ และสังคม ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี

1. เพศ

   1.1 ( ) ชาย 1.2( ) หญิง

2. อายุ.....ปี

3. สถานภาพสมรส

   3.1 ( ) โสด 3.2 ( ) สมรส

   3.3 ( ) หม้าย/หย่าร้าง

4. ระดับการศึกษาสูงสุด

   4.1 ( ) ประถมศึกษา 4.2 ( ) มัธยมศึกษาตอนต้น (ม.3)

   4.3 ( ) มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า (ปวช.) 4.4 ( ) อนุปริญญา (ปวส.)

   4.5 ( ) ปริญญาตรี 4.6 ( ) ปริญญาโท

   4.7 ( ) ปริญญาเอก 4.8 ( ) อื่นๆ (โปรดระบุ).....

5. อาชีพ

   5.1 ( ) ข้าราชการ 5.2 ( ) พนักงานรัฐวิสาหกิจ

   5.3 ( ) พนักงานบริษัทเอกชน 5.4 ( ) ประกอบธุรกิจส่วนตัว

   5.5 ( ) อื่นๆ (โปรดระบุ).....

6. ท่านมีรายได้ประจำเฉลี่ยต่อเดือนจำนวน.....บาท/เดือน
7. คู่สมรสของท่านมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนจำนวน.....บาท/เดือน (ถ้ามี)
8. ท่านมีรายได้เสริมที่นอกเหนือจากรายได้ประจำเฉลี่ยต่อเดือนจำนวน .....บาท/เดือน

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

9. ท่านมีค่าใช้จ่ายทั้งหมดเฉลี่ยต่อเดือนจำนวน.....บาท/เดือน
10. หลังซื้อรถยนต์ ท่านมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่างวดรถยนต์.....บาท/เดือน
11. หลังซื้อรถยนต์ ท่านมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าเช่าที่จอดรถยนต์.....บาท/เดือน
12. หลังซื้อรถยนต์ ท่านมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าน้ำมันรถ.....บาท/เดือน
13. หลังซื้อรถยนต์ ท่านมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าบำรุงรักษารถยนต์.....บาท/เดือน
14. หลังซื้อรถยนต์ ท่านมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าทางด่วน.....บาท/เดือน
15. หลังซื้อรถยนต์ ท่านมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าล้างรถ.....บาท/เดือน
16. หลังซื้อรถยนต์ ท่านมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าต่อทะเบียน.....บาท/ปี
17. หลังซื้อรถยนต์ ท่านมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าประกันภัย.....บาท/ปี
18. หลังซื้อรถยนต์ ท่านมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับรถยนต์อื่นๆ(ระบุ).....บาท/เดือนหรือ.....บาท/ปี
19. จำนวนสมาชิกในครอบครัว.....คน
    - กำลังเรียนหนังสือ.....คน
    - ทำงาน.....คน
    - ไม่ได้ทำงาน.....คน
20. จำนวนบุคคลที่ต้องส่งเสียเลี้ยงดู.....คน
21. ภูมิลำเนาเดิมจังหวัด.....สาเหตุการย้ายมาอยู่จังหวัดชลบุรี
    .....

คำชี้แจง โปรดระบุตัวเลขหรือจำนวนเงินในช่องว่างตามความเป็นจริงของท่าน

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการซื้อรถยนต์ของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี

1. ยี่ห้อและรุ่นรถยนต์ที่ท่านซื้อ

    1.1 ( ) ฮอนด้า รุ่น.....รุ่นย่อย.....
    1.2 ( ) มิตซูบิชิ รุ่น.....รุ่นย่อย.....
    1.3 ( ) มาสด้า รุ่น.....รุ่นย่อย.....
    1.4 ( ) ฟอร์ด รุ่น.....รุ่นย่อย.....
    1.5 ( ) เชฟโลเลต รุ่น.....รุ่นย่อย.....
    1.6 ( ) นิสสัน รุ่น.....รุ่นย่อย.....
    1.7 ( ) อีซูซุ รุ่น.....รุ่นย่อย.....
    1.8 ( ) โตโยต้า รุ่น.....รุ่นย่อย.....
    1.9 ( ) อื่นๆ (โปรดระบุ).....

2. ประเภทรถยนต์ที่ท่านซื้อ

    2.1 ( ) รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (เก๋ง) 2.2 ( ) รถกระบะ (Pick Up)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

2.3 ( ) รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab)

3. รถยนต์ของท่านมีขนาดของเครื่องยนต์

3.1 ( ) ต่ำกว่า 1,200 CC 3.2 ( ) 1,201 - 1,400 CC

3.3 ( ) 1,401 - 1,500 CC 3.4 ( ) อื่นๆ (โปรดระบุ).....

4. รถยนต์ของท่านสี

4.1 ( ) สีบรอนซ์ 4.2 ( ) สีดำ

4.3 ( ) สีเทา 4.4 ( ) สีขาว

4.5 ( ) อื่นๆ (โปรดระบุ).....

5. ท่านซื้อรถยนต์ราคา.....บาท

6. ท่านซื้อรถยนต์โดยวิธีใด

6.1 ( ) ซื้อเงินสด (ข้ามไปตอบข้อ 10)

6.2 ( ) ซื้อเงินผ่อน ดาวน์.....% ของมูลค่ารถยนต์

7. เงินดาวน์ในข้อ 6.2 มาจากแหล่งใด

7.1 ( ) ตัวเอง 7.2 ( ) พ่อแม่

7.3 ( ) สามี/ภรรยา 7.4 ( ) ญาติ

7.5 ( ) เพื่อน 7.6 ( ) เงินกู้นอกระบบ

7.7 ( ) อื่นๆ (โปรดระบุ).....

8.รถยนต์ของท่านที่ซื้อมีระยะเวลาผ่อนชำระกี่เดือน

8.1 ( ) 48 เดือน 8.2 ( ) 60 เดือน

8.3 ( ) 72 เดือน 8.4 ( ) อื่นๆ (โปรดระบุ).....

9. แหล่งที่มาของเงินผ่อนแต่ละเดือนของท่าน (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)

7.1 ( ) ตัวเอง 7.2 ( ) พ่อแม่

7.3 ( ) สามี/ภรรยา 7.4 ( ) ญาติ

7.5 ( ) เพื่อน 7.6 ( ) เงินกู้นอกระบบ

7.7 ( ) อื่นๆ (โปรดระบุ).....

10. เงินที่ใช้ซื้อรถยนต์ของท่าน

10.1 เป็นเงินของตัวเองจำนวน.....บาท

10.2 เป็นเงินกู้จำนวน.....บาท

กรณีที่เป็นเงินกู้จากหลายแหล่ง กู้จาก (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)

1. ( ) ลิสซิ่ง (โปรดระบุชื่อ).....จำนวน.....บาท
อัตราดอกเบี้ยร้อยละ.....ระยะเวลาการผ่อนชำระ.....ปี

2. ( ) ธนาคาร (โปรดระบุชื่อ).....จำนวน.....บาท
อัตราดอกเบี้ยร้อยละ.....ระยะเวลาการผ่อนชำระ.....ปี

3. ( ) ญาติ จำนวน.....บาท อัตราดอกเบี้ยร้อยละ.....
ระยะเวลาการผ่อนชำระ.....ปี

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

4. ( ) เพื่อน จำนวน.....บาท อัตราดอกเบี้ยร้อยละ.....
ระยะเวลาการผ่อนชำระ.....ปี

5. ( ) กองทุน (โปรดระบุชื่อ).....จำนวน.....บาท
อัตราดอกเบี้ยร้อยละ.....ระยะเวลาการผ่อนคืน.....ปี

6. ( ) แหล่งเงินกู้นอกระบบอื่นๆ (โปรดระบุชื่อ).....จำนวน
.....บาท
อัตราดอกเบี้ยร้อยละ.....ระยะเวลาการผ่อนชำระ.....ปี

11. การใช้ประโยชน์ที่แท้จริงจากรถยนต์คันแรก (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)

11.1 ( ) เดินทางไปทำงาน 11.2 ( ) ใช้ขนของไปขาย
11.3 ( ) รับ - ส่งลูก 11.4 ( ) รับจ้าง
11.5 ( ) ใช้ในธุรกิจ 11.6 ( ) อื่นๆ (โปรดระบุ).....

12. บุคคลใดที่มีอิทธิพลในการตัดสินในซื้อรถยนต์จากโครงการรถยนต์คันแรกของท่าน (ตอบได้มาก 1 ข้อ)

12.1 ( ) ตัวท่านเอง 12.2 ( ) พ่อ/แม่
12.3 ( ) สามี/ภรรยา 12.4 ( ) พี่/น้อง
12.5 ( ) เพื่อน 12.6 ( ) อื่นๆ (โปรดระบุ).....

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย (/) และระบุสาเหตุ ลงในช่องว่างตามความเป็นจริงของท่าน

ตอนที่ 3 ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ใช้สิทธิ์รถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี

<u>หลังจากซื้อรถยนต์</u>

ตัวชี้วัดผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม	ระดับของผลกระทบ							สาเหตุ (เหตุผล)
	เพิ่มขึ้น			ลดลง			เท่าเดิม	
	มาก	ปานกลาง	น้อย	มาก	ปานกลาง	น้อย		
1.ท่านมีรายได้จากการใช้ประโยชน์จากรถยนต์ ในด้านการทำมาหากิน (การประกอบอาชีพ)								
2.ท่านมีค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวกับรถยนต์ ในด้าน								
2.1 ค่าอาหารและเครื่องดื่ม ทั้งในและนอกบ้าน								
2.2 ค่าที่พักอาศัย เช่น ค่าเช่าห้อง/เช่าบ้าน								
2.3 ค่าสาธารณูปโภค เช่น ค่าน้ำ ค่าไฟ ค่าโทรศัพท์								
2.4 ค่าเครื่องแต่งกาย เช่น ค่าเสื้อผ้า ค่าซักรีด								
2.5 ค่าใช้จ่ายภายในบ้านและของใช้ที่หมดไป เช่น สบู่ ยาสีฟัน อุปกรณ์ทำความสะอาด อุปกรณ์ทำครัว								
2.6 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสุขภาพ เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าตรวจร่างกาย ค่าทำฟัน								
2.7 ค่าสันทนาการและสังคม เช่น คาเครื่องดื่ม ค่าเล่นกีฬา ค่าหนังสืออ่านเล่น ค่านิตยสาร ค่าเที่ยว								
2.8 ค่าของขวัญและค่าการกุศล								
2.9 ค่าใช้จ่ายทางการศึกษา (ของทุนคนในครอบครัว) เช่นค่าหน่วยกิต ค่าหนังสือ ค่าอุปกรณ์การเรียน								
2.10 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับธนาคาร เช่น ค่าธรรมเนียม ค่าบริการ ATM								
3. ท่านมีความสะดวกในการเดินทาง								
4. ท่านเปลี่ยนแปลงจำนวนหรือเวลาในการทำงานเพื่อหารายได้								
5. ท่านมีความเครียดหลังจากที่ซื้อรถยนต์								
6.หลังจากซื้อรถยนต์ ความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกในครอบครัวของท่านเป็นอย่างไร								
7.ท่านมีการพบปะสังสรรค์ / ไปเที่ยวกับเพื่อนร่วมงาน								
8. ท่านมีความขัดแย้งกับเพื่อนบ้านเรื่องที่จอดรถยนต์								

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

คำชี้แจง โปรดแสดงความคิดเห็น/ทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อนโยบายรถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี

ด้านดี

.....

.....

.....

ด้านเสีย

.....

.....

.....

ข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

*****ขอบพระคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม**

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประวัติการศึกษาและการทำงาน

ชื่อ-นามสกุล	นางสาวจงจิต ลิอ่อนรัมย์
วัน เดือน ปี เกิด	วันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2531
สถานที่เกิด	จังหวัดบุรีรัมย์
ประวัติการศึกษา	เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก
ตำแหน่งปัจจุบัน	อาจารย์
สถานที่ทำงานปัจจุบัน	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์